

REGLAMENTO DEPORTIVO Campionat de Catalunya Velocitat Clàssiques 2025

Índice

Art. 1.- TÍTULO Y GENERALIDADES.	1
Art. 2.- CATEGORÍAS MOTOCICLETAS Y PILOTOS PARTICIPANTES.	1
Art. 3.- INSCRIPCIONES / VERIFICACIONES.	2
Art. 4.- DORSALES.	3
Art. 5.- HORARIOS.	3
Art. 6.- SEÑALES OFICIALES.	3
Art. 7.- ASISTENCIA EXTERIOR.	5
Art. 8.- ENTRENAMIENTOS.	5
Art. 9.- COMPETICIÓN - Procedimiento de Salida 9.5/9.8.3.	6
Art. 10.- CONDUCTA DURANTE LA CARRERA.	7
Art. 11.- PUNTUACIÓN / CLASIFICACIÓN DE LOS PILOTOS.	8
Art. 12.- RECLAMACIÓN Y APELACIÓN.	9
Art. 13.- CHALLENGES.	9
Art. 14.- PUBLICIDAD.	9
Anexos Informativos.	9-10-11

Art. 1.- TÍTULO Y GENERALIDADES.

La Federació Catalana de Motociclisme (en lo sucesivo FCM) convoca para el presente año el Campionat de Catalunya Velocitat Clàssiques (en lo sucesivo CCVC) 2025. Se rige por su propio Reglamento Deportivo y Técnico, por la Normativa General de la FCM 2025, por el de la RFME y el de la FIM, así como por las disposiciones complementarias que puedan ser debidamente aprobadas (Anexos). Se disputará en primer momento a cinco competiciones, con fechas y circuitos que se señalan en el Calendari FCM 2025

Art. 2.- CATEGORÍAS DE MOTOCICLETAS Y PILOTOS PARTICIPANTES .

2.1.1- Categorías:

<i>Categorías</i>	<i>Características</i>	<i>Motocicletas fabricadas entre los años</i>
Clàssic B*	Motos de competición o sport hasta 250 cc 2T Motos de competición o sport hasta 350 cc 4T	1945 y 1972
Clàssic C*	Motos de competición o sport de 251 cc hasta 380cc 2T Motos de competición o sport de 351 cc hasta 500cc 4T Motos de competición o sport de 175 cc hasta 420cc 2T Motos de competición o sport de 351 cc hasta 500cc 4T Entre 1973/82 en todos los casos con refrigeración por aire	1945 y 1972 1973 y 1982
Clàssic 70	Motos de competición o sport Sup. 421 cc 2T Motos de competición o sport Sup. 501 cc hasta 1200 cc 4T	1945 y 1983
Clàssic 80	Motos de competición o sport Sup. 421cc 2T Motos de competición o sport Sup. 501cc hasta 1100 cc (1000 cc para motores en origen de 750 cc) 4T	1980 y 1986
Clàssic SSP	Motos de competición o sport Max. 550cc 2T Motos de competición o sport Max. 600 cc 4 cilindros 4T Motos de competición o sport Max. 748 cc 2 cilindros 4T	1987 y 1989
Clàssic SBK	Motos de competición o sport Max. 750 cc 3/4 cilindros 4T Motos de competición o sport Max. 998 cc 2 cilindros 4T	1987 y 1989
Clàssic SSP Open	Motos de competición o sport Max. 600 cc 4 cilindros 4T Motos de competición o sport Max. 748 cc 2 cilindros 4T	1990 y 1995
Clàssic SBK Open	Motos de competición o sport Max. 750 cc 3/4 cilindros 4T Motos de competición o sport Max. 998 cc 2 cilindros 4T	1990 y 1995

*En las categorías Clàssic B y C se permiten motocicletas de más de un cilindro y motocicletas fabricadas en cualquier país.

2.1.2- No se admitirán motocicletas derivadas de modelos desarrollados originalmente para especialidades de montaña.

2.1.3- Copa RD 350 - En cada una de las carreras, se entregará en el pódium, una copa al primer piloto con Yamaha RD.

2.1.4- Puntualizaciones y excepciones: En los Anexos Técnicos del Reglamento Técnico de este campeonato, está publicada la lista de motocicletas, por marcas y modelos que tienen algún tipo de puntualización o excepción.

2.1.5- Toda categoría que no reúna un mínimo de 3 pilotos inscritos y presentados en el circuito podrá ser fusionada por el Jurado, con la categoría que consideren oportuno.

2.2.1- Para participar en el CCVC el piloto debe de estar en posesión de una licencia válida en 2025 Catalana FCM o la Homologada RFME.

2.2.2- Para puntuar en el Campeonato, los pilotos han de ser mayores de 35 años y de 30 años para las nuevas categorías SSP Open y SBK Open.

2.2,3- Está autorizada la participación de pilotos con edad inferior a 35 ó 30 años en las carreras del CCVC 2025, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

A- Los pilotos han de tener un mínimo de 24 años de edad y no superar los 29 ó 34 años.

B- Su clasificación al final de cada carrera, no será válida.

C- En el caso de clasificarse entre los tres primeros de su categoría, recogerá su trofeo SUB 35 / SUB 30 en el pòdium, no desplazarán en el pódium a los pilotos oficialmente clasificados en el CCVC.

D- Ni el piloto, ni su Club puntuarán en Campionat de Catalunya Velocitat Clàssiques.

2.2.3- Los pilotos participantes en el CCVC: No deben participar o haber participado en los últimos 5 años con motocicletas modernas en circuitos de asfalto, en campeonatos o competiciones como: MGP, WCSBK, WCE, FIM CEV, CEE, ESBK, CIV, CCMV, 24HC, etc., hay una excepción para los pilotos con un mínimo de edad de 45 años y con experiencia en carreras de motos clásicas, el Comité Deportivo podrá estudiar su posible inclusión en el CCVC 2025, en base al estudio de sus participaciones y resultados, las decisiones de este Comité serán definitivas e inapelables.

2.10- Campeonato Femení: Todas las pilotos inscritas en cualquier categoría participan en el Campionat de Catalunya Velocitat Clàssiques Femení 2025.

Art. 3.- INSCRIPCIONES / VERIFICACIONES.

3.1- Inscripciones: En la <https://fcm.cat/> - Zona Privada. Según Art.2 de la Normativa General de la FCM 2025 (leer al final de este reglamento pág.11).

3.2- El número máximo de inscripciones admitidas para cada una de las dos carreras convocadas (Carrer A: Clàssic B, C, 70, Copa RD – Carrera B: Clàssic 80, SSP, SBK, SSP Open, SBK Open) y sus entrenamientos:

• Para el Circuit Parcmotor-Castellolí, un total por carrera de 40 pilotos.

• Para el Circuit Alcarrás, un total por carrera de 40 pilotos.

• Para el Circuit Barcelona-Cataluña, un total por carrera de 44 pilotos.

• Para el Circuit Calafat: un total por carrera de 36 pilotos.

3.3.1- Verificación administrativa: Según Art.3 de la Normativa General de la FCM 2025 (leer al final de este reglamento pág.11).

3.3.2- Datos de los inscritos: Es responsabilidad del piloto, comprobar que los datos reflejados en su inscripción, la categoría en la que participa, esten correctamente en las listas.

3.4- Verificación técnica inicial:

3.4.1- Para poder pasar la verificación técnica, debe presentarse la correspondiente ficha que se proporciona en las verificaciones administrativas.

3.4.2- Se verificará que cumplan este Reglamento Deportivo y el Reglamento Técnico del Campionat de Catalunya Velocitat Clàssiques 2025:

A- Las medidas de seguridad de la motocicleta.

B- Conformidad histórica y técnica de la motocicleta.

C- El equipamiento de los pilotos.

3.4.3- Cada piloto podrá verificar un máximo de 2 motos, siempre en la misma categoría.

- 3.4.4-** Solamente se proporcionará un "Transponder" en depósito por piloto inscrito.
- 3.4.5-** Los pilotos que verifiquen y participen en los entrenamientos oficiales con 2 motocicletas, han de comunicar a la Organización una vez finalizados éstos con qué motocicleta de las dos participa en carrera, desprecintando y depositando la motocicleta descartada en el box o en el paddock.
- 3.4.6-** No se admite el intercambio de moto entre pilotos.
- 3.5.1-** **En caso de duda**, el concursante (piloto o equipo) es quien ha de demostrar documentalmente la conformidad de su motocicleta.
- 3.5.2-** Los Comisarios Técnicos conjuntamente con el Jurado son los únicos jueces para corroborar la conformidad o no de las motocicletas.
- 3.6.1-** **Verificación técnica posterior** a la carrera, las motocicletas han de permanecer en el Parque Cerrado un mínimo de 30 minutos o el tiempo que el Jurado crea oportuno.
- 3.6.2-** **Se podrán verificar de oficio** las tres primeras clasificadas al final de carrera, más las que considere el Jurado de la prueba. El desmontaje oportuno de los elementos a verificar será realizado por mecánicos (máximo dos) del piloto. La negativa a desmontar los elementos solicitados, significará la exclusión inmediata del piloto.



Art. 4.- DORSALES.







- 4.1-** Según Art.4 de la Normativa General para 2025 de la Federació Catalana de Motociclisme (leer al final de este reglamento pág.11) y en el Reglamento Técnico de la categoría.
- 4.2-** Para solicitar un nuevo dorsal o cambiar el actual, dirigir un email a classiques@fcm.cat. El dorsal adjudicado a un piloto será respetado durante toda la temporada siguiente.
- 4.3-** El dorsal 27 de Zapater Racing, está retirado del CCVC en homenaje a Ramón Zapater. Solo podrá ser utilizado, en la participación de un piloto con una de sus motos.





Art. 5.- HORARIOS.

- 5.1-** Los horarios de las competiciones serán publicados antes de cada evento. Los horarios pueden ser modificados por el Jurado de la competición.
- 5.2-** El Jurado se reserva el derecho de modificar el número de carreras en la competición y la composición de las categorías a participar en cada una de las carreras.
- 5.3-** Para el correcto desarrollo de la competición se recomienda que el inicio de las pruebas sea a las 09:00 horas de la mañana, teniendo en cuenta:
- 5.3.1- Verificaciones Administrativas y Técnicas:** La Organización de la competición dispondrá de dos espacios en el circuito, donde se realizarán las verificaciones previas.
- 5.3.2- Briefing/Sesión Informativa:** Antes de la celebración de los entrenamientos cronometrados se ha de asistir a un briefing **obligatorio**. No asistir al mismo supone como penalización perder cuatro lugares en la parrilla de salida.
- 5.3.3- Entrenamientos Cronometrados:** para clasificarse para la carrera se deben realizar un mínimo de 3 vueltas completas al circuito.
- 5.3.4- Carreras:** Dependiendo del circuito y de las categorías se definirá el número de vueltas en cada una de las carreras (Art. 9.1.1).
- 5.3.5- Entrega de Trofeos:** Tendrá lugar lo más pronto posible una vez finalizada cada carrera.

Art. 6.- SEÑALES OFICIALES.

	<p>Bandera Nacional: Se agita como señal de salida de la carrera (en substitución del semáforo). Se mostrará de arriba a bajo de tal manera que todos los pilotos la puedan ver.</p>
	<p>Bandera a cuadros blancos y negros "agitada": Fin de la carrera o entrenamientos. Se ha de presentar en la línea de llegada a nivel de la pista. No está permitido realizar ninguna vuelta más, únicamente dirigirse al Pit-lane. Si no es así el piloto será sancionado.</p>

	<p>Bandera amarilla "inmóvil": Se muestra como preaviso de una bandera amarilla agitada. Se ha de ralentizar la marcha y está prohibido avanzar desde el punto donde se muestra la bandera hasta llegar a la altura de la bandera verde.</p> <p>Bandera amarilla "agitada": Indica que hay un peligro inminente en la pista. Se debe ralentizar la marcha y estar preparados para pararse. Está prohibido adelantar desde el punto donde se muestra la bandera hasta llegar a la altura de la bandera verde.</p> <p>En la parrilla, bandera amarilla "inmóvil": indica la salida línea por línea.</p> <p>En la parrilla, bandera amarilla "agitada": en cada una de las líneas de la parrilla de salida, significa que la salida ha sido retrasada.</p>
	<p>Bandera verde "inmóvil": La pista está libre de peligro. Esta bandera también se presenta durante la primera vuelta de cada sesión de entrenamientos y durante las vueltas de reconocimiento y de calentamiento. En caso de accidente, después de la última bandera amarilla, la bandera verde se presenta "inmóvil" en el control siguiente.</p> <p>Bandera verde "agitada": En el momento de la salida del Pit-lane en este punto.</p>
	<p>Bandera azul "agitada": Indica a un piloto que está a punto de ser doblado por otro/s piloto/s. Ha de salir de su trayectoria y permitir el paso de los piloto/s que le van a avanzar. Un piloto doblado no puede aprovechar esta señalización para adelantar a otro piloto doblado</p> <p>Bandera azul al final de Pit-Lane: Se muestra en la salida del Pit-lane a los pilotos que van a salir, avisando de que otros pilotos se aproximan por la pista.</p>
	<p>Bandera roja "agitada": Los entrenamientos o la carrera están interrumpidos. Los pilotos han de volver a Pit-lane lentamente.</p> <p>Bandera roja "inmóvil" a final de Pit-lane: La salida de boxes permanece cerrada. El semáforo deberá estar encendido en rojo .</p>
	<p>Bandera amarilla con franjas rojas "inmóvil": Deterioro de la adherencia en esta sección de la pista por una causa diferente a la lluvia .</p>
	<p>Bandera blanca con cruz roja diagonal "inmóvil": Empieza a llover en esta parte de la pista.</p>
	<p>Bandera blanca: Presencia en la pista de un vehículo de intervención. Se presenta en todos los controles "inmóvil". Allí donde se muestre "agitada" indica a los pilotos que el vehículo se encuentra en este sector de la pista. El adelantamiento entre pilotos está prohibido mientras dure la presencia de la bandera blanca. El vehículo de intervención puede ser adelantado.</p>
	<p>Bandera negra "inmóvil": Esta bandera está destinada a transmitir instrucciones a un solo piloto; se muestra conjuntamente en un panel "STOP" con un número blanco sobre fondo negro y únicamente bajo la orden del Director de carrera. El piloto deberá pararse en boxes al finalizar la vuelta en curso, no podrá retomar la marcha</p>

	<p>Bandera negra con círculo naranja (Ø 40 cm.) "inmóvil": Esta bandera está destinada a transmitir instrucciones a un solo piloto; se muestra conjuntamente con un panel "STOP" con sú dorsal en blanco sobre fondo negro; informa al piloto que su motocicleta tiene problemas mecánicos que pueden ser susceptibles de constituir un peligro para él mismo y/o para el resto de los participantes y que debe abandonar la pista de forma inmediata a los viales de servicio.</p>
	<p>Bandera Negra y Blanca dividida en diagonal "inmóvil": Señala una advertencia de conducta antideportiva por parte de uno o varios pilotos; se muestra conjuntamente con un panel amarillo de "AVISO" con el dorsal en negro.</p>
	<p>Bandera blanca con cruz roja diagonal + bandera amarilla con franjas rojas "inmóviles": Llueve en esta parte de la pista.</p>
	<p>Bandera a cuadros blancos y negros "agitada" y bandera azul "inmóvil": Se presenta en la línea de meta cuando uno o varios pilotos van delante del piloto cabeza de carrera cuando éste pasa por línea de meta en la última vuelta. Si el piloto no ha sido doblado ha de hacer la última vuelta y pasar la bandera a cuadros.</p>

Art. 7.- ASISTENCIA EXTERIOR.

7.1- Queda prohibida toda asistencia exterior durante la competición, excepto si se lleva a cabo con el propósito de garantizar la seguridad, y por un comisario designado por la Organización. La sanción por incumplir esta norma es la exclusión.

7.2- Los pilotos pueden entrar y salir de boxes tantas veces como sea necesario, siendo el Pit-lane el único lugar autorizado para recibir asistencia de los mecánicos, siempre acreditados.

7.3- Durante los entrenamientos cronometrados y carrera, la comunicación entre los miembros de los equipos con su piloto está limitada a la zona de Pit-lane, toda comunicación electrónica entre el piloto o la motocicleta con el equipo en el Pit-lane, no esta autorizada, solo es valida la comunicación visual.

El piloto no se puede parar voluntariamente en la pista, esta acción puede perjudicar el progreso de otros pilotos.

7.4- Cuando los participantes circulen por Pit-lane, por motivos de seguridad, no se puede superar en ningun caso **la velocidad máxima de 50 ó 60 Km/h según circuito.**

Art. 8.- ENTRENAMIENTOS.

8.1.1- Se convocarán en primer momento 2 sesiones de entrenamientos oficiales con un mínimo total de 40' por cada una de las carreras, siendo 60' el tiempo ideal.

8.1.2- En los entrenamientos oficiales de la Carrera A preferentemente participarán las categorías Clàssic B - C - 70 - Copa RD de Clàssic 80, en la Carrera B participarán preferentemente las categorías Clàssic 80 - SSP - SBK - SSP Open - SBK Open.

8.1.3- El máximo de pilotos admitidos a participar en los entrenamientos oficiales, corresponderá al número de pilotos admitidos a tomar la salida en cada una de las carreras teniendo en cuenta la capacidad de cada uno de los circuitos (Art. 9.4.2).

8.1.4- En el caso de ser superada esta cantidad de participantes, la Organización dividirá los entrenamientos en dos grupos, intentando que los pilotos de una misma categoría participen juntos en sus tandas de entrenamientos oficiales y con un reparto proporcionalmente cuantitativo y cualitativo.

8.1.5- En este caso la Organización puede reducir el tiempo previsto para cada uno de los entrenamientos oficiales en 10 minutos.

8.2- En el caso de igualdad en los tiempos, se tienen en cuenta los mejores siguientes tiempos y así sucesivamente, hasta deshacer la igualdad.

Art. 9.- COMPETICIÓN.

9.1.1- Se realizarán preferentemente dos carreras, con una distancia de entre 40 a 50 Km. para la Carrera A y entre 50 a 60 Km. para la Carrera B.

9.1.2- En el caso que el número de pilotos clasificados para la carrera, supere el número de pilotos admitidos para tomar la salida (Art. 9.4.2), la Organización dividirá los participantes en dos carreras, siguiendo los mismos criterios aplicados en Artículo 8.1.2.

9.1.3- En este supuesto la Organización podrá reducir la distancia inicial prevista para la carrera en una vuelta, en cada una de las dos carreras indistintamente.

9.2- Todas las carreras son programadas inicialmente como "Carrera en Mojado" por lo cual ninguna será interrumpida por cambios en las condiciones climatológicas. Únicamente por seguridad se detendrá la carrera a criterio del Director y del Jurado.

9.3- Orden de salida: Se establece según los resultados conjuntos de los entrenamientos oficiales cronometrados.

9.4.1- Parrilla: Es escalonada formada por filas de 4 pilotos separados por un mínimo de 1,5 metros (longitudinal y transversal). La primera posición estará situada al lado contrario del sentido de la primera curva del circuito.

9.4.2- Pilotos admitidos a tomar la salida de carrera en cada uno de los circuitos:

- Circuit Parcmotor-Castellolí: 40
- Circuit Alcarràs: 40
- Circuit Barcelona-Catalunya: 44
- Circuit Calafat: 36

Procedimiento de Salida:

9.5.1- Vuelta de reconocimiento: La obertura del Pit-lane será 7 o 8 minutos (según circuito) antes de la salida y permanecerá abierta **sólo 1 minuto**.

9.5.2- Una vez el piloto haya accedido a la pista, no se podrá sacar ningún elemento de protección (casco, guantes, botas) bajo pena de sanción.

9.5.3- Todos los pilotos salen ordenadamente y realizan una vuelta completa, situándose en su posición de parrilla. **No pararán los motores.**

9.5.4- No está autorizada la entrada en parrilla a ningún miembro de los equipos. Los pilotos no pueden recibir asistencia exterior, excepto en el caso que el Juez de salida autorice la entrada de algún mecánico del equipo para poner en marcha una motocicleta parada, o para retirarla de la parrilla al Pit-lane, en el caso de problemas técnicos. En este caso, una vez subsanado el problema, el piloto tomará la salida retardada desde el Pit-lane.

9.6- Vuelta de calentamiento: Una vez todas las motocicletas colocadas en posición de salida y con los motores en marcha, un oficial de carrera da la salida a la vuelta de calentamiento con bandera amarilla línea por línea o con el semáforo en verde.

9.7.1- Salida: Acabada la vuelta de calentamiento, una vez todos los pilotos estén nuevamente situados en su lugar de salida, el oficial correspondiente dará la salida preferentemente con semáforo o bandera nacional Catalana o en su caso con la bandera correspondiente a la Autonomía del Circuito donde se está disputando la disputa la carrera.

9.7.2- Adelantamiento en la salida: En caso de adelantamiento en la salida, el Jurado aplica una penalización al final de la carrera de 20 segundos.

Anticiparse a la salida se define como cualquier movimiento de la motocicleta cuando el semáforo rojo esté apagado o la bandera nacional sea bajada.

9.7.3.- Un vehículo **Safety-Car** con médico a bordo, va detrás de los corredores durante la primera vuelta de carrera.

9.8.1- Salida retardada: Los pilotos que estén en Pit-lane en el momento de efectuar la **vuelta de calentamiento**, pueden incorporarse únicamente cuando el semáforo de salida de Pit-lane señale la luz verde.

9.8.2- Los pilotos que estén en Pit-lane en el momento de la **salida**, pueden tomar la salida retardada únicamente cuando el semáforo de salida de Pit-lane señale la luz verde.

9.8.3- Los pilotos que han realizado la salida retardada, pueden adelantar con precaución a los vehículos de seguridad.

9.9.1- Final de carrera: Al finalizar el número de vueltas previstas de carrera, se muestra la bandera a cuadros al primer clasificado y al resto de participantes; todos ellos deben hacer

una vuelta completa al circuito sin pararse bajo ningún concepto, dirigiéndose a Pit-lane y de aquí al parque cerrado sin demora, donde un mecánico debe tener a su disposición el correspondiente caballete, una vez depositada la motocicleta, el piloto y mecánico deben abandonar dicho parque cerrado con prontitud.

9.9.2- Para finalizar la carrera se ha de pasar bandera a cuadros durante los 5 minutos posteriores al primer clasificado; para clasificarse deben haberse realizado el 70% de las vueltas del primer clasificado de su categoría.

9.9.3- En el caso que la Organización haya considerado colocar a pilotos de una misma categoría en dos mangas de carrera diferentes, la clasificación final de esta categoría se realizará conjuntamente, teniendo en cuenta el orden de menor a mayor de los tiempos totales de cada uno de ellos en su manga de carrera.

9.10.1- Detención de una carrera: El Director de carrera tiene el derecho, por propia iniciativa, de parar prematuramente una carrera por causas de fuerza mayor.

9.10.2- Situaciones de parada de carrera:

A.- Si se para antes de 2 vueltas, se empieza de nuevo con la misma parrilla y a las mismas vueltas.

B.- Si se para entre la vuelta 2 y la mitad más una de las vueltas previstas se empieza la carrera de nuevo, con la misma parrilla y a la mitad de las vueltas previstas.

C.- Si se para después de la mitad más una de las vueltas previstas se dará por finalizada la carrera con el último paso por meta de todos los pilotos.

En caso de carrera parada, los pilotos deben ir directamente a pit-lane o al parque cerrado. La nueva salida se dará lo más pronto posible. En el caso de darse por acabada la carrera, los pilotos clasificados han de entrar a parque cerrado por sus propios medios durante los 5 minutos siguientes a la presentación de bandera roja (esquema nº1 -Actuación en la presentación de Bandera Roja, pág.10).

9.10.3- El Director puede proponer al Jurado la exclusión de uno o diversos pilotos, a los cuales considere responsables de la detención de la manga.

9.10.4- Con la excepción de una salida falsa, una carrera sólo puede ser retomada dos veces.

9.10.5- Si es necesario parar una carrera más de dos veces, será declarada nula y no celebrada.

9.11- Mecanismos de propulsión: Durante la carrera, las motocicletas sólo pueden desplazarse por su propia fuerza motriz, los esfuerzos musculares del piloto o la fuerza de la gravedad.

Art. 10.- CONDUCTA DURANTE LA CARRERA.

10.1.1- Los pilotos han de obedecer las indicaciones de los oficiales.

10.1.2- Los pilotos deben comportarse de manera responsable que deliberadamente no represente ningún peligro para los otros pilotos y oficiales, tanto en la pista como en los boxes, el paddock, etc. antes, durante y después de la carrera.

10.1.3- Todos los pilotos, así como sus acompañantes (mecánicos, etc...) han de tener un comportamiento correcto, con otros pilotos, cargos oficiales y público en general.

10.1.4- Los pilotos únicamente han de circular por la pista y por la zona de boxes, se entiende como pista la banda de asfalto y los pianos que delimitan la misma, todo espacio al margen de los mencionados, estén marcados o no (ejemplo Circuit Calafat bandas rojas) está prohibido y su uso será sancionado, en los viales de servicio o por el Pit-lane circularan bajo el control de los Oficiales de pista y de Pit-lane.

10.1.5- Todo corredor que salga de la pista únicamente puede volver a la misma, con precaución extrema, por el mismo lugar por donde la haya abandono, en caso de imposibilidad, por el punto más próximo por donde se produce el abandono. La sanción por incumplimiento de esta norma es la exclusión. Los oficiales pueden ayudar al piloto a retirar su motocicleta.

10.1.6- Si un piloto se encuentra con problemas en su moto y como consecuencia de ello ha de retirarse de los entrenamientos o de la carrera, ha de abandonar la pista y poner su motocicleta en un lugar seguro y siguiendo las indicaciones de los oficiales. En ningún caso se ha de intentar proseguir por la pista, a motor parado para llegar al Pit-lane.

- 10.2.1-** Los aprovisionamientos se efectuarán siempre con el motor parado.
- 10.2.2-** Está prohibido ir en sentido contrario al del circuito.
- 10.2.3-** Está prohibido pararse en pista durante el transcurso de los entrenamientos y carrera, debiendo retirarse a los viales inmediatamente.
- 10.3.1-** Las prácticas de salida son posibles donde indique en el Briefing, una vez finalizados los entrenamientos, siempre que esta práctica no represente peligro para los otros pilotos.
- 10.3.2-** Las prácticas de salida están prohibidas en las vueltas de reconocimiento y de calentamiento pre-carrera, solo se podrá efectuar estas practicas en el lugar indicado por la organización, una vez finalizados cada uno de los entrenamientos cronometrados.
- 10.4-** Todo piloto que vaya sobre su motocicleta, ha de ir equipado en todo momento por la indumentaria apropiada (mono, casco, botas, guantes, espaldera, protector de pecho).
- 10.5-** Una motocicleta sólo puede ser conducida por el piloto inscrito con ella.
- 10.6-** Los mecánicos o señalizadores han de tener especial atención de no interrumpir la trayectoria de los participantes y abstenerse de mostrar pizarras con notas no dirigidas a su piloto.
- 10.7-** Está totalmente prohibido fumar en la parrilla, Pit-lane y Boxes.

Art. 11.- PUNTUACIÓN / CLASIFICACIÓN DE LOS PILOTOS.

11.1.1- Todas las carreras puntúan individualmente para la clasificación general al final del Campionat de Catalunya de Velocitat Clàssiques 2025.

11.1.3- La no clasificación o no participación en cualquiera de las carreras programadas, se considera a efectos de puntuación como un "0".

Se concederán los puntos en cada carrera a los pilotos clasificados, según la escala siguiente para cada una de las categorías:

1º Clasificado	25 puntos	9º Clasificado	7 puntos
2º Clasificado	20 puntos	10º Clasificado	6 puntos
3º Clasificado	16 puntos	11º Clasificado	5 puntos
4º Clasificado	13 puntos	12º Clasificado	4 puntos
5º Clasificado	11 puntos	13º Clasificado	3 puntos
6º Clasificado	10 puntos	14º Clasificado	2 puntos
7º Clasificado	9 puntos	15º Clasificado	1 punto
8º Clasificado	8 puntos	Hasta el último clasificado	1 punto

11.2- Los casos de empate en la clasificación final del campeonato se resolverán a favor del piloto que haya obtenido mayor número de primeros puestos; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido el mayor número de segundos puestos, y así sucesivamente. En caso de persistir el empate será determinante el resultado de la última carrera puntuable en que hayan participado conjuntamente los pilotos en cuestión.

11.3- Trofeos y premios. En todas las competiciones puntuables, el organizador deberá de hacer entrega, como mínimo, de un trofeo o copa a los tres primeros clasificados en cada categoría.

11.4- Trofeu Femení. En cada una de las carreras, la primera piloto fémina clasificada para la categoría (si no se encuentra en los puestos del podio), subirá al mismo para recoger correspondiente Trofeu Femení.

Todas las pilotos femeninas que se hayan clasificado en las carreras puntuaran para Campionat Fémeni de Velocitat Clàssiques 2025. Más información en el artículo 10 de la Normativa general de la Federació Catalana de Motociclisme 2025.

11.5- En cada una de las carreras disputadas, en la ceremonia de los pódiums de la carrera A, se otorgará un trofeo al primer piloto clasificado con una Yamaha RD 350.

11.6- Trofeo para los pilotos SUB-35, en el caso de quedar clasificado entre los tres primeros de su categoría.

11.7- Puntuación del Campionat de Catalunya. Para que éste tenga validez, se deben celebrar y ser válidas, a efectos de puntuación, un mínimo de la mitad más una de las carreras programadas.

Art. 12.- RECLAMACIÓN Y APELACIÓN.

No se puede efectuar ninguna reclamación contra las decisiones del Jurado de la carrera después de una constatación de hechos, por haber impuesto (o no), una sanción de:

- Penalización por adelantamiento en la salida.
- En el caso de mostrarse la bandera negra con círculo naranja durante los entrenamientos o carrera.
- Una descalificación en los entrenamientos o carrera mediante bandera negra.

Cualquier reclamación deportiva, técnica o de apelación se realizará según el artículo 13 de la normativa general de la Federació Catalana de Motociclisme 2025.

Art. 13.- CHALLENGES.

La participación de alguna Challenge privada podría incluir excepciones en el Reglamento Técnico y Deportivo.

Art. 14.- PUBLICIDAD.

Será obligatorio para todos los participantes reservar un espacio para poner publicidad de los patrocinadores de la copa, trofeo o campeonato. El lugar reservado será indicado en un anexo.

Si un participante no quiere aceptar la publicidad deberá de abonar un recargo del 100% de la inscripción.

LA FCM SE RESERVARÁ EL DERECHO DE MODIFICAR ESTE REGLAMENTO Y LO NOTIFICARÁ MEDIANTE ANEXOS NUMERADOS.

LA INTERPRETACIÓN DE ESTÉ REGLAMENTO QUEDA A CRITERIO DE LA FEDERACIÓ CATALANA DE MOTOCICLISME.

Anexos Informativos

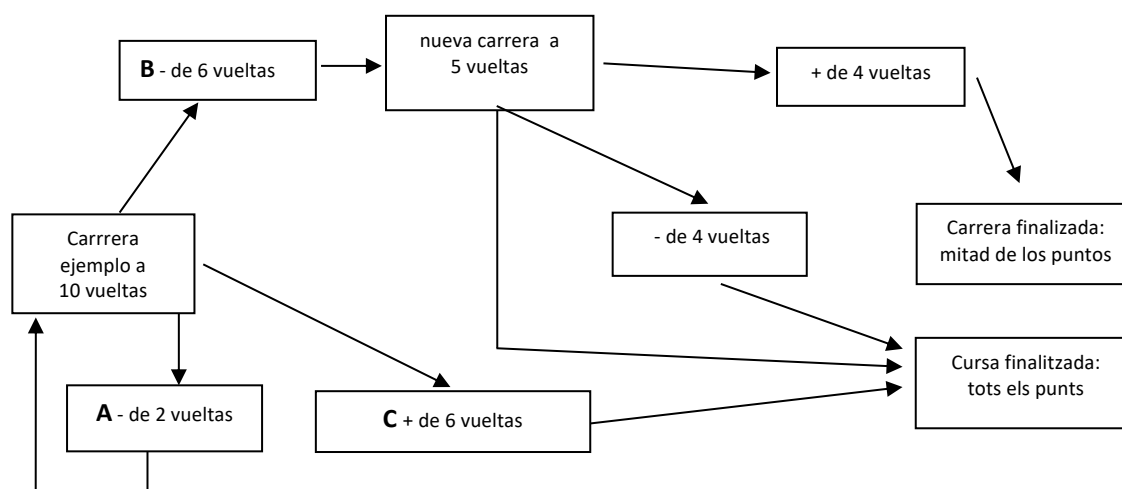
Anexo Informativo 1:

- Reglamento Técnico - RFME Copa de España de Velocidad Clásicas 2025
<https://rfme.com/campeonatos/copa-de-espana-de-velocidad-clasicas/>
- Reglamento Técnico - RFME Copa de España de ESBK Legends 2025
<https://rfme.com/campeonatos/copa-de-espana-de-esbk-legends/>

Anexo Informativo 2: El contacto para cualquier información o aclaración de este Reglamento Deportivo y con el **Comitè Esportiu o Tècnic Clàssiques Asphalt:**

Javier Gil - classiques@fcm.cat - 639 351 351

Esquema nº1 -Actuación en la presentación de Bandera Roja.



- Vueltas redondeadas al número entero superior.
- Parrilla de salida original: admitidos todos los pilotos de la parrilla original.

9.10.1- Detención de una carrera: El Director de carrera tiene el derecho, por propia iniciativa, de parar prematuramente una carrera por causas de fuerza mayor.

9.10.2- Situaciones de parada de carrera:

A.- Si se para antes de 2 vueltas, se empieza de nuevo con la misma parrilla y a las mismas vueltas.

B.- Si se para entre la vuelta 2 y la mitad más una de las vueltas previstas se empieza la carrera de nuevo, con la misma parrilla y a la mitad de las vueltas previstas.

C.- Si se para después de la mitad más una de las vueltas previstas se dará por finalizada la carrera con el último paso por meta de todos los pilotos.

En caso de carrera parada, los pilotos deben ir directamente a pit-lane o al parque cerrado. La nueva salida se dará lo más pronto posible. En el caso de darse por acabada la carrera, los pilotos clasificados han de entrar a parque cerrado por sus propios medios durante los 5 minutos siguientes a la presentación de bandera roja.

FCM NORMATIVA GENERAL 2025

2.- INSCRIPCIONS

S'hauran de formalitzar ON LINE a la Federació Catalana de Motociclisme o bé el mateix dia de la prova durant les Verificacions Administratives, sempre i quan el Club ho consideri oportú i no superi la capacitat de la cursa. **El dia de la cursa, el Club organitzador aplicarà un increment del 100% més del preu establert.**

Els drets d'inscripció seran els establerts per a cada especialitat i cadascuna de les classes.

Qualsevol pilot inscrit en temps i forma a una cursa de Campionat/Copa de Catalunya i que no pugui assistir a la mateixa, haurà de comunicar-ho a la Federació Catalana de Motociclisme abans de les 13 hores de divendres de la setmana de la mateixa. En cas de no comunicar-ho la inscripció quedarà en poder del Club organitzador i dependrà d'aquest el seu retorn.

TRAMITACIÓ DE LA INSCRIPCIÓ PER INTERNET

El termini d'inscripcions per INTERNET finalitzarà el DIMARTS A LES 23.59 HORES DE LA MATEIXA SETMANA DE LA CELEBRACIÓ DE LA PROVA, LES INSCRIPCIONS REALITZADES EL DIMECRES I DIJOUS FINS A LES 23'59 HORES, TINDRAN UN RECÀRREC DEL 25%.

LES INSCRIPCIONS QUE ES REALITZIN EL MATEIX DIA DE LA CURSA TINDRAN UN RECÀRREC DEL 100%.

L'import total recaptat pel recàrrec de les inscripcions es repartirà a parts iguals entre el club organitzador i la Federació.

Només haurà de seguir els següents passos:

Entrar a <https://fcm.cat> apartat "Zona Privada".

Un cop aquí, hauràs d'accedir a la teva àrea privada de pilot introduint el teu DNI i contrasenya.

Una vegada a la teva àrea privada, anar a l'apartat "Inscripcions de Proves" i accedir a l'apartat Nova Inscripció.

Un cop dins, hauràs de seleccionar la llicència que vols utilitzar per realitzar la teva inscripció i continuar.

Després es desplegarà una nova pantalla on, hauràs d'escollir la prova, la categoria i la marca de la moto. Després continuar.

Tot seguit es desplegarà una pantalla amb l'informe de la cursa, amb les dades afegides i continuant començareu els tràmits per realitzar el pagament.

Un cop realitzat aquest últim pas, ja podreu comprovar que la inscripció s'ha realitzat correctament, consultant la llista d'inscrits de la prova.

3.- VERIFICACIONS ADMINISTRATIVES

Durant les Verificacions Administratives es podrà demanar qualsevol document oficial acreditatiu de la persona a que pertany la llicència.

En les disciplines on participin pilots Benjamins, Alevins, Juvenils i Cadets, és obligatori que s'identifiqui un tutor que estigui en possessió de la corresponent llicència federativa de l'any 2025.

Només en el cas de germans podrà un tutor fer-se responsable de més d'un pilot.

Tota acció sancionable d'un acompanyant, pare o tutor, dins o fora de la cursa, serà aplicada al seu pilot.

Les competicions en que s'instal·li transponder a la motocicleta, es deixarà com a fiança la quantitat de 50 € o la llicència, que es retornaran en el moment en que es lliuri l'aparell a l'equip de cronometratge, la qual cosa és d'obligat compliment pel pilot. L'incompliment d'aquesta norma podrà comportar una sanció.

4.- DORSALS

A partir del moment en que s'obrin les inscripcions es podran tramitar aquestes i a l'hora, agafar dorsal tenint present que, els pilots que l'any anterior tinguessin atorgat un dorsal i continuïn en la mateixa categoria, tindran preferència per a conservar aquest dorsal. Es a dir, si un pilot l'any 2018 tenia atorgat un dorsal i continua corrent en la mateixa categoria, aquest tindrà preferència per a conservar-lo i si algun altre pilot li agafes, aquest últim estaria obligat a cedir-li. La excepció serà quan un pilot tingui un dorsal atorgat en un Campionat Superior al de Catalunya. Es a dir, si un pilot te atorgat un dorsal en un Campionat d'Espanya, d'Europa o Mundial al Campionat de Catalunya podrà conservar-lo.

El pilots que regularment assisteixin a les curses conservaran el dorsal tota la temporada.

Els dorsals del 1 al 3 queden reservats pels pilots que van quedar en aquestes posicions en el Campionat de l'any anterior i no canviïn de categoria.

FCM NORMATIVA GENERAL - FCM REGLAMENT ESPORTIU

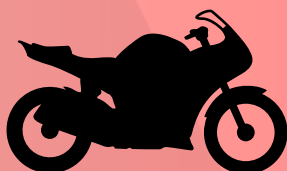
<https://fcm.cat> - Federació - Normativa i Reglaments - Normativa General

CASC



- Casc homologat segons la normativa ECE 22.05 (vàlida fins a finals del 2025) i ECE 22.06 (obligatori a partir del gener del 2026).
- Casc en bon estat i degudament cordat.
- No està permès dur càmeres o altres elements de comunicació enganxats al casc.
- És obligatori dur el casc posat sempre que el pilot es trobi a la pista o conduint la moto.

EQUIPAMENT PROTECCIONS



- Botes d'alta resistència especials per a Velocitat.
- Guants resistents, amb protecció als dits i palmell.
- Granota de cuir homologada amb protecció a l'esquena, colzes, genolls, espatlla i pit.
- Prohibit dur pírcings, arracades, collarets o altres elements fixats al cos que puguin provocar ferides en cas d'accident.
- El pilot haurà de dur posat tot l'equipament descrit sempre que estigui conduint la moto, ja sigui en entrenaments, warm up, voltes de reconeixement o mànegues de cursa.

NORMATIVA SEGURETAT VELOCITAT 2025

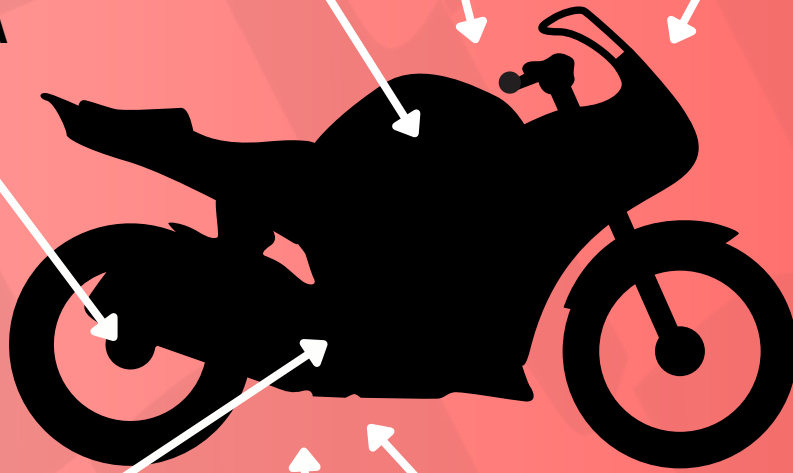
MOTO

MANETES AMB BOLA A L'EXTREM

ESCUMA EXPLOSAFE

CARENAT EN BON ESTAT

PROTECTOR INFERIOR
DE CADENA



CARGOLS D'ESTANQUEÏTAT
D'OLI PRECINTATS

PROTECTOR DE PINYÓ
DE SORTIDA

ESTREPS EN BON ESTAT

Serà obligatori l'ús de l'estora a l'hora d'estacionar, reparar o omplir el dipòsit de la moto. La part inferior de l'estora haurà de ser impermeable per evitar que qualsevol líquid pugui contaminar el sòl.