

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

2.4- Puntualizaciones y excepcionalidades: En los Anexos Técnicos del Reglamento Técnico de esta Copa Catalana, está publicada la lista de motocicletas, por marcas y modelos que tienen algún tipo de puntualización o excepción.

2.5.1- Mínimos: Toda categoría que no reúna un mínimo de 3 equipos inscritos y presentes, podrá ser fusionada por el Jurado con la categoría que considere oportuna.

2.5.2- Los equipos: Estarán formados por dos o tres pilotos (tercer piloto con inscripción suplementaria), el equipo puede sustituir a un piloto preinscrito hasta el acto de las Verificaciones Administrativas que finalizan el sábado de carrera a las 08:45 horas, este nuevo piloto debe estar en posesión de la licencia federativa correspondiente y pasar las Verificaciones Técnicas de su equipamiento de seguridad personal. Cualquier otra sustitución de piloto previa a la carrera, quedará condicionada a la decisión del Jurado de la misma.

2.5.3- Los pilotos deben tener un mínimo de 26 años de edad, a excepción de pilotos de un equipo que participe en el Trofeu Intergeneracional, con un mínimo de 22 años y sin ningún tipo de experiencia en carreras de moto moderna de cualquier tipo.

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

2.5.5- Los pilotos: 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 CCRC, en base al estudio de sus participaciones y resultados, las decisiones de este Comité serán definitivas e inapelables.

2.6- Trofeu Femení: Toda piloto femenina participa en el Trofeu PMB Femení de su categoría y en cada una de las carreras disputadas y en la Copa Catalana Resistència Clàssiques Femení 2025.

Art. 3.- PREINSCRIPCIONES / VERIFICACIONES.

3.1.1- Las solicitudes de preinscripción se formalizarán con la entidad organizadora, a través únicamente del correo electrónico: classiques@fcm.cat.

Se deben aportar: El comprobante de ingreso de los derechos de preinscripción previos, sin este comprobante no será aceptada la preinscripción, los datos siguientes deben ser anotados imprescindiblemente en el boletín oficial de preinscripción que son publicados en la web de la FCM www.fcm.cat o puede solicitarse en classiques@fcm.cat:

- Nombre del Club, Equipo o Escudería y dorsal deseado.
- Nombre completo del Jefe de equipo, datos de contacto: teléfono y correo electrónico.
- Nombre completo de los pilotos, DNI, nº de licencia, fecha de nacimiento y datos de contacto.
- Categoría, marca, modelo, **cilindrada**, número de cilindros, carrera y diámetro de los cilindros, año de fabricación de la/las motocicletas, **capacidad del depósito de combustible**.

La falta de cualquier dato en el boletín o la ilegibilidad de los mismos, puede comportar la pérdida de la preferencia en el orden de recepción de las preinscripciones.

3.1.2- Las preinscripciones se abrirán: En classiques@fcm.cat

- Para las 3H Alcarràs el martes 25 de marzo a las 21 horas.
- Para las 4H Castellolí el martes 10 de junio a las 21 horas.
- Para las 4H Calafat el martes 30 de septiembre a las 21 horas.
- Para las 3H Circuito y fecha por determinar

Se formalizarán siguiendo las instrucciones de este reglamento (3.1.1) y las específicas incluidas en el correspondiente Reglamento Particular.

Se cerrará una vez completado el número de equipos admitidos a los entrenamientos cronometrados oficiales en cada una de las carreras (3.2.1). El organizador una vez completada la lista de preinscritos, podrá abrir una lista de equipos en reserva.

3.1.3- La FCM y la Organización se reservarán el derecho de suspender el evento, si una vez superada la fecha del primer plazo para la formalización de preinscripciones (a las 24 horas 21 días antes de ser disputada la carrera), no se han preinscritos 35 equipos, retornando inmediatamente a todos los equipos el importe total depositado como preinscripción previa.

3.1.4- Posteriormente a esta fecha y una vez confirmada la celebración de la prueba, las bajas que realicen los equipos preinscritos, no tendrán derecho a la devolución del importe de los derechos previos. En el caso de no haber completado el cupo máximo de posibles equipos preinscritos, se abrirá un segundo período para formalizar preinscripciones.

3.1.5.1- Todo equipo preinscrito en el segundo período de preinscripciones, tendrá un recargo del 50€ sobre los derechos base de preinscripción previa.

3.1.5.2- Todo equipo preinscrito en los 7 días anteriores a la fecha de la carrera, tendrá un recargo del 100€ sobre los derechos base de preinscripción previa.

3.2.1- El número máximo de preinscripciones de equipos admitidos por evento para participar en los entrenamientos oficiales y la carrera, será de:

- Para el Circuit Alcarràs, un máximo de 60 equipos.
- Para el Kini Motorpark-Castellolí/Barcelona, un máximo de 60 equipos.
- Para el Circuit Calafat, un máximo de 48 equipos.

3.2.2- El número de preinscripciones admitidas por evento se completará así:

- Por estricto orden de recepción en la fecha de las mismas, para las 2 ó 3 primeras carreras.
- Para la última carrera: En los seis primeros días se abrirán las preinscripciones únicamente para los Equipos de pilotos que hayan participado en todas las anteriores carreras de la Copa Catalana Resistència Clàssiques 2025, denominando a estos equipos como "Preferentes". Una vez sobrepasada esta fecha, se abrirán de nuevo las preinscripciones para el resto de equipos, denominando a estos equipos como "No preferentes", la lista de inscritos se completará por estricto orden de recepción en la fecha y hora de las mismas.

3.3- La organización se reservará el derecho a incluir por invitación, hasta un máximo de 3 equipos a lista oficial de inscritos y de confeccionar una lista de equipos reservas.

3.4- A las 10 horas del jueves anterior al día de celebración de la carrera, se publicará la lista definitiva de preinscritos a participar en los entrenamientos cronometrados oficiales.

3.5- Los equipos que causen baja en la lista equipos preinscritos a partir de 21 días antes de la celebración de la carrera, no tendrán derecho a la devolución del importe de dicha preinscripción, a no ser que algún equipo de la lista de reserva entre en su sustitución

3.6- Los equipos inscritos no clasificados para tomar la salida de la carrera, no tendrán derecho a recuperar el importe del 2º plazo de inscripción.

3.7.1- Verificación administrativa: Según el Artículo 5 de la Normativa General de la Federació Catalana de Motociclisme 2025.

3.7.2- Es obligación del equipo comprobar que los datos de su preinscripción son correctos.

3.7.3- Jefe de equipo: Es el máximo responsable del equipo y es interlocutor válido con la Organización, debe ser mayor de edad, debe ir acreditado como tal y a ser posible no debe ser un piloto componente del equipo.

3.8.1- Verificación Técnica inicial: Para poder pasar la Verificación Técnica, debe presentarse con la correspondiente ficha que en un principio se proporciona en las verificaciones administrativas.

Se verifica que se cumplan las normas técnicas del CCRC que figuran en este Reglamento Deportivo, en el Reglamento Técnico y las de los correspondientes Reglamentos Particulares.

A- Las medidas de seguridad de la motocicleta.

B- Conformidad histórica y técnica de la motocicleta.

C- El equipamiento de los pilotos.

D- El sistema y el equipamiento para las operaciones de repostaje.

3.8.2- Cada equipo puede verificar dos motocicletas, siempre de la misma categoría.

3.8.3- Sólo se proporcionará un "Transponder" en depósito por equipo inscrito.

3.9.1- En todos los posibles casos de duda técnica, el concursante (piloto o equipo) es quien debe demostrar documentalmente la conformidad de su motocicleta.

3.9.2- Los Comisarios Técnicos conjuntamente con el Jurado, son los únicos jueces para corroborar la conformidad de las motocicletas.

3.10- Verificación Técnica posterior a la carrera o entrenamientos: Las motocicletas deben permanecer en el parque cerrado un mínimo de 30 minutos o el tiempo que el Jurado indique. Se podrán verificar de oficio las tres primeras clasificadas, más las que decida el Jurado de la prueba. El desmontaje oportuno de los elementos a verificar será realizado por los mecánicos del equipo (máximo dos). La negativa a desmontar significa la exclusión inmediata del equipo de la clasificación final.

Art. 4.- DORSALES.

4.1- Según el Art.6 de la Normativa General de la FCM 2025, en el Reglamento Técnico de la Copa Catalana y la de los correspondientes Reglamentos Particulares.

4.2- El dorsal adjudicado a un equipo, será respetado toda la temporada siguiente.

Para solicitar un dorsal nuevo o cambiar el actual, dirigirse a classiques@fcm.cat.

4.3- El dorsal 27 en homenaje a Ramón Zapater, está retirado de esta Copa Catalana. Sólo podrá ser utilizado, en la participación puntual de un equipo con alguna de sus motocicletas.

4.4- Entre los primeros pilotos clasificados, en cada una de las cinco categorías de la Copa Catalana Resistència Clàssiques 2025, se adjudicará el dorsal número 1 a los pilotos (componentes de un equipo) de la categoría que más puntos hayan obtenido. En caso de empate, se dirimirá aplicando la normativa de desempate de la FCM para las puntuaciones finales, en los diversos campeonatos.

Si al principio de la temporada los pilotos del equipo vencedor no continuarán juntos:

1º- Este dorsal es adjudicado al piloto o pilotos que continúen en el equipo original.

2º- En caso de que los pilotos del equipo ganador renunciarán o que la composición de sus pilotos ganadores no continuará, este dorsal será adjudicado al equipo de pilotos de la segunda categoría con más puntos y así sucesivamente.

Art. 5.- HORARIOS.

5.1- Los horarios de las competiciones serán publicados 30 días antes de cada evento.

Los horarios pueden ser modificados por el Organizador o el Jurado de la competición.

5.2- Para el correcto desarrollo de la competición se recomienda que el inicio de las pruebas sea a las 09:00 horas de la mañana del sábado, teniendo en cuenta:

5.2.1- Verificaciones Administrativas y Técnicas: La Organización de la competición dispondrá de dos espacios en el circuito, donde se realizarán las correspondientes verificaciones previas.

5.2.2- Briefing / Sesión Informativa: En principio en todas las carreras el Briefing se convocará a las 8:15 horas y es de obligada asistencia para todos los pilotos y jefes de equipo, la Organización puede realizar un control de firmas.

No asistir, puede suponer la penalización de salir en el último lugar de la línea de salida.

5.2.3- Entrenamientos Cronometrados: En principio en todas las carreras están previstas dos tandas de entrenamientos cronos de 30' a las 9:00 y las 10:00 horas.

Cada uno de los pilotos componentes de un equipo, debe realizar un mínimo de tres vueltas completas en el total de los entrenamientos cronometrados.

5.2.4- Carreras: El tiempo previsto de duración de las carreras en principio es de 3 ó 4 horas, las salidas (a ser posible) están programadas a las 11:30 horas en cada una de las 3 ó 4 carreras.

5.2.5- Durante el desarrollo de carrera, las detenciones que puedan producirse en los casos A y B (Artículo 9.14.2), el retraso máximo posible acumulado de la carrera, no puede ser superior a 30' minutos, todo tiempo total de retraso que supere esta cantidad, será descontado del total del tiempo restante al que estaba programada inicialmente la carrera.

5.2.6- Entrega de Trofeos: Tendrá lugar aproximadamente 15' después de dar por finalizada cada una de las carreras, en el pódium del circuito.

Art. 6.- SEÑALES OFICIALES

	<p>Bandera Nacional: Se agita como señal de salida de la carrera. Se muestra de arriba a abajo, desde el centro de la pista de modo que todos los pilotos puedan verla.</p>
	<p>Bandera a cuadros blancos y negros "agitada": Fin de la carrera o de los entrenamientos. Se presenta en la línea de meta 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>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. Una vez dada la salida, autorización para intentar arrancar de nuevo las motocicletas que hayan podido quedar paradas en la línea de salida, operación que no puede superar los 30 segundos.</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 deben volver a boxes lentamente. En la línea de salida, una vez dada la misma, comunicación del final del periodo de arranque de motocicletas paradas (si las hubiera), todas las motos no arrancadas deberán dirigirse inmediatamente al Pit-lane.</p> <p>Bandera roja "inmóvil" al final de Pit-lane: La salida de boxes está 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>Cartel de "SC"</p>	<p>Cartel de SC: Vehículo de seguridad. En caso de accidente se utiliza para neutralizar la carrera. Se muestra en todos los puestos de control conjuntamente con la bandera amarilla "agitada". Está prohibido adelantar tanto al resto de participantes como al vehículo de seguridad.</p>
	<p>Bandera negra "inmóvil": Esta bandera está destinada a transmitir instrucciones a un solo piloto; se muestra conjuntamente en un panel negro "Stop" con un número blanco 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 "inmóvil": Esta bandera está destinada a transmitir instrucciones a un solo piloto. Se muestra conjuntamente con un panel negro de "Stop" con su dorsal en blanco; informa al piloto que su motocicleta tiene problemas mecánicos que pueden ser susceptibles de constituir un peligro para él o para el resto de los participantes, debe abandonar la pista de inmediato a los viales de servicio.</p>
	<p>Bandera Negra y Blanca dividida en diagonal "inmóvil": Señala una advertencia de conducta antideportiva por parte de un o de 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 término 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 Pit-lane y Boxes las veces que consideren oportunas, siendo el Pit-lane el único lugar autorizado para recibir la asistencia del equipo.

7.3- Durante los entrenamientos cronometrados y carrera, la comunicación entre los miembros de los equipos con sus pilotos está limitada a la zona de Pit-lane, toda comunicación electrónica (Lap Timer o otros aparatos) entre el piloto o la motocicleta con el equipo en el Pit-lane, no está autorizada, sólo es válida la comunicación visual.

7.4- Un piloto no puede pararse voluntariamente en pista delante de la zona de señalización, ya que esta acción puede perjudicar la seguridad de los otros corredores.

Art. 8.- ENTRENAMIENTOS.

8.1- Se convocan un mínimo de 2 sesiones oficiales con un mínimo total de 50 minutos.

8.2- Para componer el orden en la línea de salida, en caso de igualdad en tiempos, se tienen en cuenta los mejores siguientes tiempos y así sucesivamente hasta deshacer la igualdad.

8.3- La organización se reservará el derecho a clasificar de oficio directamente a la carrera a un máximo de 3 equipos.

Art. 9.- COMPETICIONES.

9.1- Carreras y duración: Se realizarán cuatro carreras de 3 ó 4 horas.

9.2- Orden de salida: Se establece según los resultados de la clasificación conjunta de los dos entrenamientos oficiales cronometrados.

9.3- Línea de salida: La salida es tipo Le Mans. Sólo pueden ser admitidas en la salida las motocicletas clasificadas para la carrera.

9.4- Procedimiento de Salida: La apertura del Pit-lane será de entre 30' a 15' minutos antes de la salida y permanecerá abierto 10' ó 5'. Una vez se accede a la pista el piloto no puede quitarse ningún elemento de protección, bajo pena de sanción (casco, guantes, botas).

9.5- Vuelta de reconocimiento: Los pilotos salen ordenadamente y realizan una vuelta completa al circuito, situándose en su posición en la línea de salida, parando el motor inmediatamente. Un piloto puede recibir el apoyo en la parrilla de salida como máximo de 4 asistentes (piloto, mecánico, señalizador, etc.), siempre acreditados.

La vuelta de reconocimiento no es obligatoria; hasta 10 minutos antes de la salida, se puede acceder a su posición en la línea de salida por el lugar que indiquen los oficiales de carrera.

Está permitido en la línea de salida, colocar calentadores con alimentación autónoma y serán retirados inmediatamente al mostrar la pancarta de 3', no se pueden realizar cambios de ruedas, ni cualquier tipo de repostaje.

9.6.1- Cierre de Pit-lane: 25' a 20' minutos antes de la salida. Desde la llegada de las motos a su posición en la línea de salida, hasta la pancarta de **1'** minuto y **Motores en marcha**, los motores permanecerán parados.

9.6.2- Entre los 25' y 10' minutos antes de la salida, se realizará a ser posible, la tradicional **foto de familia y el/los correspondientes homenajes**.

9.7.1- A 10 minutos de la salida comienza el procedimiento de salida con la colocación de las pancartas de **10'** y **5'** sucesivamente y en los dos casos pancarta de **Motores Parados**.

9.7.2- Pancarta 3 minutos: El piloto que toma la salida se coloca en el lado opuesto de la pista delante de su motocicleta, justo en la línea que limita este lado del circuito.

9.7.3- Todos los asistentes del equipo se dirigirán a Pit-lane, excepto dos de ellos por equipo.

9.8.1- Pancarta 1 minuto y Motores en marcha: Los dos asistentes del equipo pueden poner en marcha la moto. Una vez arrancada, la colocan en su punto original de salida, un único auxiliar por equipo se queda para aguantar la moto y en caso necesario el acelerador.

9.8.2- Este procedimiento no puede durar más de 30 segundos. Si en estos 30" la moto no ha podido ponerse en marcha, debe ser colocada rápidamente en el punto original de salida.

9.9- Pancarta de 30 segundos: Todas las motocicletas con el motor en marcha o no, deben estar colocadas en su punto original de salida. El auxiliar sólo puede aguantar la motocicleta y en caso necesario el acelerador y en ningún caso entrará en pista (solo un pie si está

aguantando el acelerador), en ningún caso, ni el piloto que toma la salida, ni el auxiliar podrán empujar la motocicleta.

9.10.1- Salida: En el momento que el Oficial de salidas lo considere oportuno da la salida, levantando y agitando la bandera nacional Catalana. Cada piloto corre hasta su motocicleta e inicia la carrera.

9.10.2- Si el motor se parara o no se pusiera en marcha en el momento de salir, **en ningún caso**, el piloto que toma la salida, el auxiliar asistente en la misma o cualquier otro componente del equipo, pueden empujar la motocicleta, hasta que el Oficial de salidas muestre la bandera verde correspondiente, el incumplimiento de esta norma será considerada una infracción grave de seguridad y comportará una sanción.

9.11.1- Cuando el Oficial de salidas considere que todos los participantes sin problemas han abandonado la línea de salida, levantará una bandera verde (más una señal acústica), autorizando a los equipos, que no han podido arrancar, a intentar poner en marcha las motocicletas. Pasados 30 segundos el Oficial de salidas levanta una bandera roja (más una señal acústica) indicando a los equipos que no hayan podido poner en marcha su motocicleta, la obligatoriedad de **dirigirse inmediatamente a Pit-lane**, bajo el control y ayuda de los comisarios de boxes. Desde el Pit-lane, y una vez resuelto el problema, podrán tomar la salida retardada, únicamente cuando el semáforo señale luz verde.

9.11.2- El Safety-Car con médico a bordo, irá detrás de las motos en esta primera vuelta.

9.11.3- Los pilotos que hayan efectuado la salida retardada podrán en este **único** caso adelantar con precaución al vehículo de seguridad durante esta vuelta.

9.12- Adelanto de salida: Si en el momento de la salida un piloto está en movimiento o no se encuentra en el lado opuesto de la pista delante de su moto será sancionado.

9.13.1- Neutralización de la carrera: Si durante la carrera se produce cualquier incidente (condiciones atmosféricas, accidente grave u otras causas) que comprometa la seguridad, o haga imposible el desarrollo normal de la misma, el Director de Carrera puede decidir la neutralización utilizando un Pace-Car (vehículo de seguridad).

El Pace-Car se incorporará al circuito siempre desde la salida del Pit-lane, sin importar donde se encuentra el líder de la carrera. A partir de la entrada de este vehículo, en todos los puestos de control se muestra un cartel con la indicación "SC". Todos los pilotos se alinean detrás del vehículo de seguridad Pace-Car, **todo adelantamiento está prohibido**.

9.13.2- Durante la intervención del Pace-Car, las motocicletas en carrera pueden pararse en sus boxes, pero sólo pueden volver a la pista en los espacios de tiempo en los que el semáforo de final de Pit-lane, señale luz verde. Sólo estará en verde durante 10 segundos después del paso del último participante que esté en la fila detrás del Pace-Car.

9.13.3- Cuando el Director de carrera considere que las causas que han originado la neutralización están solucionadas, ordena retirarse al Pace-Car, este colocara los warnings. Los pilotos no pueden hacer adelantamientos hasta sobrepasar por primera vez la línea de salida. Todas las vueltas completas cubiertas mientras el vehículo de seguridad está en pista cuentan para la clasificación de la carrera.

9.14.1- Detención de una carrera: El Director de la carrera conjuntamente con el Jurado y por causas de fuerza mayor, pueden detener prematuramente la carrera.

9.14.2- Situaciones de detención de carrera:

A- Si la carrera es detenida antes de la 2ª vuelta, los pilotos en pista deben ralentizar la marcha y dirigirse con precaución directamente al Pit-lane, una nueva salida se realizará lo antes posible y con las mismas posiciones de la salida original, en este caso, el tiempo de duración de la nueva carrera, será el mismo que el inicial previsto.

B- Si la carrera es detenida una vez completada la 2ª vuelta y antes del 75% del total de la misma, los pilotos en pista deben ralentizar la marcha y dirigirse con precaución directamente al Pit-lane, se realizará una nueva salida lo antes posible desde el Pit-lane, en el caso de que esta nueva salida no pueda realizarse antes de 30', en este supuesto, al tiempo restante de carrera le será restado el tiempo de exceso de estos 30' máximos

preceptivos de paro. La nueva línea de salida se compondrá según la clasificación de carrera en la vuelta anterior a la que fue mostrada la bandera roja. A efectos de la clasificación final, únicamente se tendrán en cuenta las vueltas completas realizadas.

C- Si la carrera es detenida cuando ya se ha cubierto el 75% del tiempo total de la misma, se mostrará bandera roja, los pilotos en pista deben ralentizar la marcha y dirigirse con precaución directamente al **Parque Cerrado**, todas las motocicletas deben entrar en el Parque Cerrado durante los **6 minutos** siguientes a la presentación de bandera roja, incluidas las que están siendo asistidas en el Pit lane. La carrera se dará por finalizada y la clasificación final se realizará en base a las posiciones de todos los participantes en la vuelta completa anterior a la que fue mostrada bandera roja.

9.14.3- El Director de la carrera puede proponer al Jurado de la misma, la exclusión de uno o varios pilotos, a quienes pueda considerar responsables de la detención de la carrera.

9.15- Medios de propulsión: Durante la carrera, las motocicletas sólo se pueden desplazar por su propia fuerza motriz, los esfuerzos musculares de su piloto o la fuerza de la gravedad, con la excepción de los rescates por parte de la Organización.

9.16- Entradas a Pit-lane y circulación: Cuando los participantes circulen por el Pit-lane, deberán respetar la salida y entrada de otros participantes de su zona de trabajo, por motivos de seguridad no se puede circular con el motor en marcha en sentido contrario al habitual ni superar la velocidad máxima de 50 (Calafat) ó 60 Km/h (Alcarràs-Parcmotor) en todos los casos, ya sea para efectuar relevos, repostajes o reparaciones, sobrepasar estas velocidades comportará una penalización.

9.17.1- Relevos: Cada piloto componente de un equipo debe hacer como mínimo un relevo y un tiempo mínimo **total** de pilotaje de 30'.

9.17.2- La duración en pista de cada relevo será de como máximo de 50' minutos.

9.17.3- Los relevos de pilotos únicamente se pueden realizar delante de su box o zona de trabajo (Calafat). Sólo una excepción: En caso de accidente, otro piloto del equipo (totalmente equipado) y con la **autorización de Dirección de Carrera**, puede hacer el relevo en los viales de servicio del circuito.

9.17.4- En caso de avería en pista o de detención en su zona de trabajo, el tiempo transcurrido no cuenta como tiempo de pilotaje (relevo).

9.17.5- No es necesario parar el motor para hacer los relevos.

9.18.1- Repostaje de carburante (ver versión completa en el Art. 2.5 del Reglamento Técnico): Las operaciones de repostaje de gasolina deben realizarse en la zona indicada, habitualmente delante del box o en su zona de trabajo correspondiente del Pit-lane.

9.18.2- La reserva máxima de combustible permitida por equipo en su box o zona de trabajo, es de 72 litros (incluido el carburante almacenado en el tanque de repostaje).

9.18.3- A la llegada de la motocicleta para realizar la operación de repostaje, el motor estará siempre parado y la moto sobre un caballete o soporte. El piloto bajo ningún concepto permanecerá sobre la motocicleta.

9.18.4- La gasolina se transvasa entre el tanque de llenado y el depósito de la motocicleta, utilizando únicamente la fuerza de la gravedad, no se autoriza ningún sistema de presión.

9.18.5- Es obligatorio el uso de un tanque de llenado de gasolina (Jerrycan) autónomo o sobre torreta estable, comercial o de fabricación propia y que emboque directamente al interior del depósito de gasolina.

9.18.6- Cada equipo participante deberá disponer de un extintor propio, en su zona de repostaje, de polvo de clase B o C como mínimo y de entre 4 a 6 kg, homologado, con su certificado de revisión actualizado, con el adhesivo de verificado por la organización vigente para la presente temporada y en plena carga. Un miembro del equipo se hará cargo del extintor cada vez que se manipulen carburantes en cualquier parte del de las instalaciones del circuito, en transvases de gasolina al tanque de llenado (Jerrycan), operaciones de repostaje, etc.. Solo dos equipos de una misma Escudería inscritos como tal en la carrera y situados en el mismo box o el contiguo, pueden compartir un extintor.

9.18.7- Únicamente puede intervenir el repostador y está obligado al uso de mono y sotocasco homologada como ignífuga, gafas de ajuste completo o casco integral, guantes y botas cerrado ignífugo o de piel, el equipamiento completo de piloto, está autorizado.

Si la operación de repostaje la realiza un piloto (el repostador), en ningún caso una vez finalizado este repostaje podrá ser el mismo piloto quien reinicie la carrera.

9.18.8- En ningún caso se pueden realizar otros trabajos de mantenimiento o reparación simultáneamente a la **operación de repostar gasolina**, el incumplimiento supondrá una sanción. Sólo pueden realizarse operaciones de limpieza, en el caso de derrame de la gasolina.

9.18.9- Media hora antes del inicio de los entrenamientos cronometrados hasta media hora antes del inicio de la carrera, los Comisarios Técnicos verificarán la corrección de todos los elementos y materiales utilizados en las operaciones de repostaje.

9.19.1- Fin de carrera: Será indicado con dos banderas de cuadros blancos y negros "agitadas", al paso del piloto situado en la primera posición de la general, una vez cumplido el tiempo previsto para el desarrollo de la carrera. Sobre pasada la bandera a cuadros, todos los pilotos deben ralentizar la marcha y hacer una vuelta completa al circuito sin detenerse y dirigiéndose directamente al **Parque Cerrado**, los mecánicos deben llevar el caballete para poder dejar depositadas las motocicletas en el mismo.

9.19.2- Condiciones para que un equipo pueda ser clasificado al finalizar de la carrera:

A- Toda motocicleta en pista debe pasar por sus medios propios bajo la bandera a cuadros, durante los 6 minutos posteriores al paso del primer clasificado.

B- Toda motocicleta que entre en el Pit-lane en los últimos 6 minutos del tiempo al que este previsto el total la carrera, a realizar operaciones de asistencia o relevo, para clasificarse debe dirigirse inmediatamente al **Parque Cerrado**, bajo el control de un Oficial y dentro de los 6 minutos posteriores al paso del primer clasificado.

C- Toda motocicleta que en el momento de darse bandera a cuadros (final de carrera) o bandera roja tras realizado el 75% de la misma (**9.14.2-C**) esté en proceso de rescate por la organización tras un incidente en pista, una vez entregada al equipo, este deberá depositarla inmediatamente en parque cerrado.

D- Para entrar en la clasificación final, todo equipo debe haber realizado un mínimo del 70% de las vueltas del primer clasificado de su categoría.

Art.10- PENALIZACIONES:

10.1- Corresponde al Jurado a propuesta del Director de la carrera imponer las sanciones.

10.2- La aplicación de sanciones cometidas por los pilotos participantes o miembros de los equipos, así como para determinar la gravedad de las mismas se rige por el Reglamento Particular de la carrera, el presente Reglamento Deportivo y Técnico o en caso necesario en otros Reglamentos o Códigos de la F.C.M., R.F.M.E., F.I.M..

10.3- Las sanciones aplicables pueden ser: advertencias, descuento de vueltas, posiciones o tiempos de carrera, detenciones temporales, exclusión, desclasificación, etc..

10.4- Descripción de penalizaciones:

10.4.1- Advertencia- Verbal y/o por escrito del Jurado a un piloto o equipo.

10.4.2- Detenciones temporales -Stop&Go- Obligación de entrar la motocicleta al Pit-lane realizando una parada el tiempo que estime el Jurado y en el punto indicado por la Organización (de entre 1 y 30 segundos), respetando en todos los casos el límite de velocidad en esta zona (50 ó 60 km/h), estando prohibido realizar cualquier otro trabajo en esta entrada en el Pit-lane (relevo, repostaje, reparación,...).

10.4.3- Posiciones, Tiempo o Vueltas – Se restan de los tiempos en los entrenamientos, las posiciones en la línea de salida o clasificación de carrera, el tiempo, la posición o las vueltas correspondientes penalizadas, la Organización lo aplicará lo más pronto posible.

10.4.4- Exclusión- El piloto o equipo recibe la prohibición de continuar la carrera.

10.4.5- Desclasificación – El piloto o equipo es retirado de la clasificación final.

10.5- Tabla básica de penalizaciones: 10.5.1:

Infracción	Sanciones	Reincidencia	Reincidencia
Adelantar con señales de peligro	Stop&Go 20"	1 vuelta	Exclusión
No respetar la bandera roja	Exclusión		
No respetar el semáforo de Pit-lane	2 vueltas	Exclusión	
No respetar la bandera azul	Stop&Go 10"	Stop&Go 20"	1 vuelta
No superar los controles médicos	Exclusión		
Cambio de piezas no autorizadas	2 vueltas	Exclusión	
No superar las verificaciones administrativas	Exclusión		
No presentarse a las Verificaciones Técnicas	Exclusión		
Conducta antideportiva	Advertencia	Stop&Go 30"	Exclusión
Circular en sentido inverso al de carrera	Exclusión		
No respetar los límites de pista	Advertencia	2 vueltas	Exclusión
No parar de inmediato tras ser mostrada a un piloto la bandera negra con círculo naranja	+1ª vuelta 2 vueltas P.	+2ª vueltas Exclusión	
No entrar a Pit-lane tras ser penalizado con un "Stop&Go"	-3 vueltas Advertencia	+3V +30" "Stop&Go"	+5V 1 vuelta por paso
Circular con el motor en marcha en sentido inverso, en el Pit-Lane	Exclusión		
Abandonar la motocicleta	Advertencia	1 vuelta	Exclusión
No respetar el límite de velocidad en los viales	Stop&Go 10"	1 vuelta	Exclusión
Tener 2 motos en Pit-lane en carrera	2 vueltas		
No respetar el límite de velocidad en Pit-lane	Advertencia	Stop&Go 10"	Stop&Go 20"
Más de 3 personas en el pasillo de señalización	Advertencia	Stop&Go 10"	1 vuelta
Incumplir los tiempos de relevos	1 vuelta per cada 20% o fracció		
Incumplir cualquier norma en los repostajes	2 vueltas	3 vueltas	Exclusión
Poner gasolina fuera de las zonas asignadas	2 vueltas	Exclusión	
No asistir al Briefing o no firmar su conocimiento	Ultima posición en la parrilla de salida		
No mantener el orden y limpieza en Pit-lane y box	Advertencia	Stop&Go 20"	
Piloto en movimiento o fuera de lugar en la salida	1 vuelta		
Recibir ayuda no autorizada en la salida	2 vueltas		
Miembro del equipo no autorizado que pise la pista después de dar bandera de salida	2 vueltas		
Adelantar al Pace-Car durante les neutralizaciones	3 vueltas	Exclusión	
No circular en línea detrás del Pace-Car o adelantar a otro/s participante/s durante una neutralización	Stop&Go 20"	1 vuelta	
No ingresar la motocicleta en parque cerrado	Exclusión		
No poner a disposición de los Comisarios Técnicos los medios y/o mecánicos en un plazo de 30 minutos después de la finalización de la carrera	Exclusión		
Pisar la línea blanca de incorporación a pista en la salida de Pit-Lane	Advertencia	Stop&Go 10"	Stop&Go 20"

10.5.2- No pararse de inmediato en los viales de servicio o no entrar en el Pit-lane tras ser mostrada la bandera negra con círculo naranja acompañada de un panel negro "Stop" con el dorsal en blanco al paso del piloto con la motocicleta del dorsal indicado:

- Tras el paso de la 1ª vuelta: Penalización de 2 vueltas.
- A partir de la 2ª vuelta: Exclusión.

10.6- El Jurado de la prueba tiene el derecho de interpretar el reglamento con la voluntad de aplicar los contenidos de sus artículos y la capacidad de endurecer o atenuar las sanciones contempladas en función de los condicionantes a su propio criterio.

10.7- Toda sanción puede ser impuesta al equipo en conjunto, a un miembro del mismo o a un piloto individualmente.

10.8- Toda sanción será comunicada lo antes posible al Jefe de equipo, entrando en vigor una vez comunicada.

Art. 11.- CONDUCTA DURANTE LA CARRERA.

11.1.1- El Respeto, la Honestidad y la Responsabilidad, son los valores básicos de todos los implicados en estas competiciones para motos clásicas.

11.1.2- Los pilotos deben respetar y obedecer las indicaciones de los Oficiales.

11.1.3- Los pilotos deben comportarse de una manera responsable y que deliberadamente no represente ningún peligro para los otros pilotos, oficiales, equipos o público en general, tanto en la pista como en el Pit-lane, en el Paddock o en cualquier instalación o lugar del circuito antes, durante o después de la carrera.

11.1.4- En el Pit-lane no se puede circular en dirección contraria al sentido de la marcha habitual, solo en casos excepciones, un piloto podrá reular su motocicleta por el carril de trabajo, a motor parado y bajo el control de un Oficial de seguridad.

11.1.5- Todos los pilotos, así como sus acompañantes (equipo, familiares, etc...) deben tener un comportamiento correcto con otros pilotos, equipos, cargos oficiales o público en general.

11.1.6- Los pilotos únicamente pueden circular por la pista, 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 Pit-lane.

11.1.7- Todo piloto que salga de la pista únicamente puede volver a la misma, con extremo cuidado y sin que el estado de su motocicleta pueda representar ningún peligro para el resto de los participantes, por el mismo lugar por donde la ha abandonado y en caso de imposibilidad, por el punto más próximo por donde se ha producido la salida de la pista. La sanción por el incumplimiento de esta norma será la exclusión. Los oficiales de pista pueden ayudar al piloto a retirar su motocicleta.

11.1.8- Si un corredor tiene problemas en su motocicleta y como consecuencia de ellos debe retirarse de los entrenamientos o de la carrera, debe abandonar la pista y poner su motocicleta en un lugar seguro siguiendo las indicaciones de los Oficiales de pista.

En ningún caso debe intentar proseguir por la pista para llegar a la zona de boxes.

11.2.1- Está terminantemente prohibido ir en sentido contrario al giro habitual del circuito.

11.2.2- Está prohibido parar en pista durante el transcurso de los entrenamientos y carrera.

11.3- Todo piloto que vaya sobre su motocicleta debe ir provisto de la indumentaria apropiada completa (mono, casco, guantes y botas).

11.4- Únicamente los pilotos pueden pilotar las motocicletas durante todo el evento.

11.5- Los señalizadores deben tener especial cuidado en no entorpecer la trayectoria de los participantes y abstenerse de mostrar pizarras con notas no dirigidas a sus pilotos.

11.6- Está totalmente prohibido fumar en la parrilla, Pit-lane y boxes.

Art. 12.- PUNTUACIÓN / CLASIFICACIÓN DE LOS PILOTOS.

12.1- Cada carrera puntuará individualmente para la clasificación general final del CCRC.

En cada carrera se concederán los puntos a los pilotos clasificados, según la escala siguiente por 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

En caso de empate en la clasificación final del campeonato se resolverá 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 persiste el empate será determinante el resultado de la última carrera puntuable en que hayan participado conjuntamente los pilotos en cuestión.

12.2- Puntuación Copa Catalana: Para que esta tenga validez, deben celebrarse y ser válidas, a efectos de puntuación, un mínimo de la mitad de las carreras programadas.

12.3.1- Trofeos y premios: En todas las competiciones puntuables el club organizador deberá entregar:

- **Clasificación general por Categorías:** Un trofeo por equipo, una medalla a cada uno de los pilotos de los tres primeros equipos clasificados de cada categoría y la cuña de vencedor de categoría destinada a los auxiliares del equipo.

- A partir del equipo 4º clasificado en cada una de las categorías, se otorgará un diploma a todos los pilotos clasificados al final de la carrera, este diploma se entregará en la secretaría de carrera 30 minutos después de publicada la clasificación general.

- **Trofeo FCM para Club o Escudería** se otorga a los dos mejores equipos clasificados de un mismo Club o Escudería, de acuerdo a la suma de los puntos que se obtienen para la Copa Catalana Resistència Clàssiques 2025.

- **Trofeu Líder "Inter-Generacional"** se otorga al primer equipo de la Clasificación General, compuesto por pilotos de una misma familia y con una generación mínima de diferencia. Ejemplo: Padre e hijo, abuelo y nieto, tío y sobrino.

- **Trofeu PMB Femení** se otorga un trofeo al equipo primer clasificado en cada una de las categorías que en su composición tenga como mínimo una piloto Femenina.

12.4- Copa Catalana Resistència Clàssiques - Femení 2025: Todas las pilotos clasificadas al final de la carrera en cualquier categoría, puntuarán a nivel individual en la CCRC 2025. Más información en el artículo 10 de la Normativa general de la Federació Catalana de Motociclisme 2025.

12.5- Diploma a todos los pilotos de los equipos clasificados al final de carrera.

Art. 13.- 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 adelanto a 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 por medio de bandera negra.
- Ni contra el cronometraje.

Cualquier reclamación deportiva, técnica o de apelación se realizará según el artículo 9 de la normativa general de la Federació Catalana de Motociclisme 2025.

Art. 14.- CHALLENGES.

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

Art. 15.- PUBLICIDAD.

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

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

Art. 16.- PROTOCOLOS DE SEGURIDAD SANITARIA.

Los protocolos de seguridad sanitaria se adaptarán en cada una de las carreras convocadas a las circunstancias sanitarias, las normativas gubernamentales y las federativas vigentes en las fechas en que se disputen cada una de ellas.

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:

FCM NORMATIVA GENERAL - FCM REGLAMENT ESPORTIU

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

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

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

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

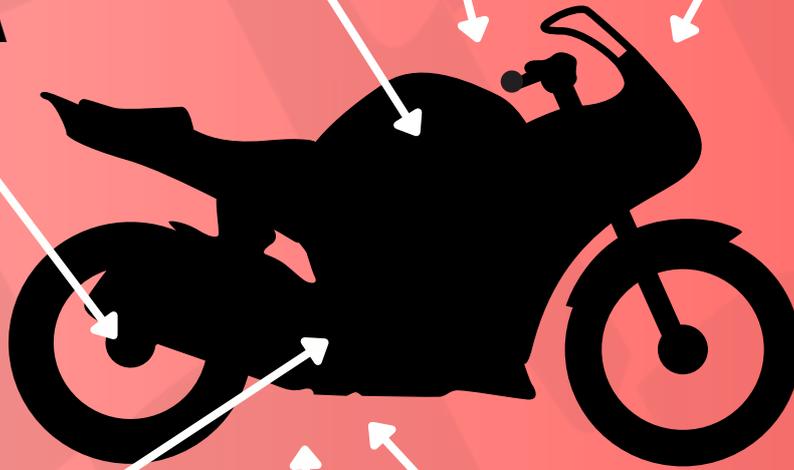
MOTO

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.