

REGLAMENTO DEPORTIVO COPA RODI ENDURANCE 2017

- Art. 1. CONVOCATORIA
- Art. 2. ORGANIZACIÓN
- Art. 3. SECRETARÍA DE CARRERA
- Art. 4. DURACIÓN DE LAS CARRERAS
- Art. 5. SEÑALES
- Art. 6. LICENCIAS
- Art. 7. LISTA DE EXCLUSIONES
- Art. 8. CATEGORÍAS
- Art. 9. EQUIPO
- Art. 10. EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS
- Art. 11. CONTROL MÉDICO
- Art. 12. MOTOCICLETAS ADMITIDAS
- Art. 13. REGLAMENTO TÉCNICO 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/SESIÓN 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 LOS 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 DE LA CARRERA Y DEL CAMPEONATO
- Art. 44. EMPATE A PUNTOS AL FINAL DEL CAMPEONATO
- Art. 45. CAMBIOS DE REGLAMENTO

Art. 1. CONVOCATORIA

El Club Esportiu Circuit d'Alcarràs y RODI MOTOR SERVICES convocan la Copa RODI Endurance de acuerdo con el presente 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 entrenamiento, siempre con el respeto a aquellos que no son ni quieren ser profesionales.

Art. 2. ORGANIZACIÓN

Con carácter general (información, publicidad, etc.), la organización correrá a cargo del Club Esportiu Circuit d'Alcarràs y de RODI MOTOR SERVICES.

Teléfono de contacto: 902 126 017 (Rodi) / 615 500 355

E-mail: rodimoto@rodi.es / secretaria@circuitalcarras.cat

Art. 3. SECRETARÍA DE CARRERA

Durante la celebración de la carrera, en caso de necesidad, pueden dirigirse a la secretaría situada en el mismo circuito.

Art. 4. DURACIÓN DE LAS CARRERAS

La Copa constará de tres carreras de tres horas de duración y todas tres tendrán lugar en el Circuito de Alcarràs.

Art. 5. SEÑALES

Durante todo el desarrollo de la competición, los pilotos tendrán que observar y acatar rigurosamente las indicaciones de los anexos 021 y 022 del Reglamento de la Real Federación Motociclista Española (RFME). La no observación de las señales será sancionada.

Art. 6. LICENCIAS

Pueden tomar parte en la categoría Superproducción los pilotos federados con licencia única o única CE. En esta categoría no está permitida la licencia social de la FCM, mientras que en las otras categorías se puede tomar parte con la licencia única, única CE y social de la FCM. Los pilotos no federados tendrán que tramitar la licencia social correspondiente tres días antes de la prueba. Esta licencia social puede ser anual o para una sola prueba.

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

Art. 7. LISTA DE EXCLUSIONES

Si un piloto no lleva los neumáticos indicados en el *Reglamento técnico* durante las verificaciones técnicas, los cronos y en carrera (solo en la categoría Amateur), ello será motivo de exclusión del piloto o impedimento de su participación. Sin embargo, en la categoría Superproducción el uso de neumáticos es libre.

Art. 8. CATEGORÍAS

Se establecerán las siguientes categorías:

600 cc Amateur

1000 cc Amateur

Amateur semiclásicas "categoría única"

600 cc Superproducción

1000 cc Superproducción

En la categoría Superproducción podrá utilizarse una única moto.

Art. 9. EQUIPO

Todos los equipos estarán formados por dos o tres pilotos. El coste de la inscripción para los equipos de dos pilotos será de 250 € y para los de tres, de 300 €. En la categoría Amateur o Amateur semiclásicas está permitido que cada piloto participe con su propia motocicleta; tan solo deberán cambiar el *transponder* o transpondedor. En la categoría Superproducción únicamente 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, en caso de verificaciones, reuniones, comunicados, sanciones, cambios de piloto en la composición del equipo, etc. En el caso de que el jefe de equipo sea uno de los pilotos, deberá nombrarse un sustituto por si acaso es requerido por el jurado o el director de carrera y en ese preciso instante el jefe de equipo estuviera pilotando en un relevo; su sustituto será quien tome la función.

Entre otras, al jefe de equipo se le atribuyen las siguientes tareas:

- Formalizar las inscripciones.
- Realizar los trámites de verificaciones administrativas y técnicas.
- Comunicar la lista de pilotos definitiva.
- Comunicar los cambios de piezas, abastecimientos, etc.
- Firmar el justificante de recepción de los comunicados y de las sanciones.
- Asistir al briefing /sesión informativa previo a la carrera.
- Presentar reclamaciones.

Art. 10. EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS

Durante el desarrollo de la competición, los pilotos tendrán que llevar casco, guantes, botas y mono de piel. Todos estos elementos deberán estar perfectamente abrochados. En el caso de inclemencias meteorológicas, los pilotos podrán colocarse 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 parte del 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 el regreso a la competición de los participantes cuyo estado físico no sea el más adecuado.

Queda terminantemente prohibido el consumo de bebidas alcohólicas o drogas durante el desarrollo de la competición por parte de los pilotos. El consumo de las mismas puede ser motivo de expulsión de la competición.

Art. 12. MOTOCICLETAS ADMITIDAS

Las motocicletas admitidas serán aquellas que cuenten con las siguientes características originales:

Clase 600

La anchura de la llanta de la rueda trasera tiene que ser como mínimo de 5,5 pulgadas.

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

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

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

Clase 1000

La anchura de la llanta de la rueda trasera tiene que ser como mínimo de 5,5 pulgadas.

Superior a 600 cc de 4 tiempos y 4 cilindros.

Superior a 750 cc de 4 tiempos y 3 cilindros.

Superior a 850 cc de 4 tiempos y 2 cilindros.

Motocicletas admitidas en la categoría Semiclásicas

- Motos fabricadas entre los años 1985 y 2000.
- Motos de 4 cilindros, obligatorio carburación.
- Motos de 2 cilindros, carburación o inyección.

Art. 13. REGLAMENTO TÉCNICO PARTICULAR

Según el artículo 12 del *Reglamento Técnico* de la Copa RODI Endurance.

Art.14. INSCRIPCIONES

Se realizarán a través de la página web de Rodi (www.rodies.com) o de la Federació Catalana de Motociclisme (www.fcm.cat/web).

Precio para equipos de dos pilotos: **250 €**

Precio para equipos de tres pilotos: **300 €**

El box no está incluido en el precio de la inscripción.

Art. 15. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

Las verificaciones administrativas tendrán lugar en la oficina de carrera o en cualquier otro lugar designado por la organización el día de la prueba. Este trámite es obligatorio y el piloto deberá realizarlo acompañado de la correspondiente licencia y del documento nacional de identidad (DNI).

Una vez finalizada la verificación, el piloto recibirá la ficha de verificación técnica, las pulseras, los pases y los horarios previstos.

Art.16. VERIFICACIONES TÉCNICAS

Según el artículo 15 del *Reglamento Técnico* de la Copa RODI Endurance.

Art.17. COMPORTAMIENTO EN 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 la pista, en el lugar donde no suponga un peligro para el desarrollo de la competición, y siempre fuera de la trayectoria del resto de pilotos. Siempre que sea posible, se dirigirá a la derecha de la pista con el objetivo de utilizar el vial de servicio interior. Una vez allí —si cuenta con material y herramientas— podrá proceder a la reparación de la motocicleta.

En el caso de que el piloto opte por dirigirse a boxes o a la línea de salida (en la última vuelta), deberá indicarlo a los oficiales de pista y utilizar el vial de servicio u 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, el piloto no podrá recibir ningún tipo de ayuda exterior (incluida de la organización), bajo pena de sanción.

Cuando se produzca un incidente en carrera que 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
Copa RODI Endurance 2017

director de carrera, sus adjuntos o los oficiales de pista. En el caso de que un piloto sufra una salida de pista, los oficiales de pista u otros cargos oficiales de la organización podrán prestarle ayuda para que pueda volver a la pista, siempre que consideren que las circunstancias de carrera y las condiciones de la motocicleta y del piloto lo permitan. La reincorporación a la carrera deberá realizarse en el mismo punto en donde se había producido la salida. El director de carrera —o sus adjuntos— podrá detener una motocicleta y a su piloto si éste hubiera cometido una infracción o su estado pudiera suponer un serio peligro para el propio piloto o para el resto de participantes. El piloto deberá detenerse si en la línea de meta le muestran una bandera negra o negra con un círculo naranja y el dorsal de su motocicleta.

Si después de transcurridas dos vueltas el piloto no se hubiera detenido en boxes, la organización se dirigirá al jefe de equipo para que ordene la parada inmediata de su motocicleta. Los motivos de esta decisión serán debidamente comunicados al jefe de equipo.

Así mismo, no está permitido colocar elementos en las motocicletas que antes no hayan superado las verificaciones técnicas (por ejemplo, cámaras de video). En cambio, sí que está permitida la utilización de elementos tales 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 el pit lane será de 60 km/h. Durante el desarrollo de la competición solo podrán permanecer en los boxes y en el pit lane las personas que estén debidamente acreditadas. En el pit lane está terminantemente prohibida la circulación de personas menores de 16 años. La organización podrá desalojar de esta zona a todas aquellas personas cuya presencia no esté debidamente justificada.

En el pasillo de señalización solo podrá permanecer un máximo de tres personas acreditadas por el equipo para realizar tareas de información, cronometraje, etc. En cualquier caso, deberán situarse exclusivamente frente al box asignado. Dichas personas 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 al 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 las suficientes garantías de seguridad. El pit lane no podrá ser cruzado por ningún cable. Así mismo, está terminantemente prohibido fumar, encender fuego o depositar recipientes de gas en la zona de boxes y en el pit lane.

Mientras no se esté realizando una asistencia en la motocicleta, el área de trabajo del pit lane deberá 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 y neumáticos).

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

Cualquier intervención que suponga una reparación deberá llevarse a cabo en el interior del box. En el caso de que una intervención suponga un vertido de líquidos, aceite o combustible sobre el suelo del pit lane, no se podrá poner en marcha la motocicleta hasta haber limpiado debidamente tanto la zona afectada como la motocicleta. Para ponerla en marcha y volver a pista, en caso de no utilizar medios mecánicos propios, el piloto (sobre la moto) podrá ser

ayudado por dos personas a empujar la motocicleta hasta final del pit lane (semáforo de salida del pit lane). Está terminantemente prohibida la puesta en marcha de la motocicleta haciendo uso de baterías adicionales.

Si al salir de su box un piloto tiene problemas con su motocicleta en el carril de aceleración, siempre podrá regresar a 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 dirijan al final del pit lane para regresar a la pista deberán observar las señales del semáforo de salida, además de controlar el paso de las otras motocicletas en su entrada a pista.

Art. 19. COMPORTAMIENTO EN BOXES

En las paradas en el box o en el pit lane, el piloto deberá parar siempre el motor de la motocicleta, que solo podrá ser puesto en marcha momentáneamente en caso de tener que realizar pruebas o reglajes. La puerta del box de acceso al pit lane deberá permanecer siempre abierta; por el contrario, la del paddock deberá estar cerrada.

Todo cambio de aceite y limpieza del motor deberá realizarse sobre un recipiente y dentro del box. Después de esta operación, el jefe de equipo deberá encargarse de que la zona quede completamente limpia. Las reparaciones que impliquen la necesidad de realizar soldaduras, de cualquier tipo, deberán realizarse obligatoriamente en el box asignado por la organización, al cual se accederá por el parque de corredores. Así mismo, los participantes deberán ser los encargados de aportar la maquinaria de soldadura. La pieza o la motocicleta (sin el depósito) será trasladada hasta el box para ser reparada bajo el control de un oficial técnico de la organización. Un mal comportamiento de los acompañantes o de los mecánicos, tanto en los boxes como en el pit lane, será siempre responsabilidad del equipo y, por consiguiente, sancionable por parte del jurado.

Art. 20. RELEVOS

Al realizar una parada en el box o en el pit lane —por relevos o cualquier otro motivo—, el piloto deberá siempre detener el motor de la motocicleta.

Las motocicletas deberán ser conducidas por todos los pilotos del equipo, siendo libre el orden de pilotaje, excepto en el momento de la salida, que corresponderá al piloto que lleve puesta la pulsera amarilla. Cada piloto podrá rodar, de forma interrumpida, un máximo de 70 minutos en la categoría de Superproducción y 50 minutos en el resto de categorías; todos los pilotos deberán descansar el 50 % del tiempo que hayan estado en pista.

Los relevos solo podrán realizarse en la puerta del pit lane del box, asignado obligatoriamente a cada equipo, excepto en caso de caída. En dicho caso, otro piloto podrá continuar desde la puerta del parque de corredores del box o desde el lugar donde se haya abandonado la motocicleta, siempre que el piloto accidentado no pueda seguir en carrera.

Cuando un equipo, por causa de fuerza mayor, cuente con un solo piloto después de la verificación administrativa, éste podrá realizar toda la carrera solo, respetando el tiempo máximo de conducción interrumpida y de descanso.

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

Art. 21. ABASTECIMIENTO DE CARBURANTE

Los equipos participantes deberán pagar el carburante utilizado por las motocicletas. 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 conducir a situaciones de peligro para sus propios usuarios y para el resto de equipos.

La frecuencia en los abastecimientos es libre. La operación de abastecimiento deberá hacerse en la puerta del pit lane del box asignado al equipo. Cualquier abastecimiento que se realice fuera de esta zona será penalizado. Durante la operación, la motocicleta deberá tener el motor parado y tendrá que situarse sobre el caballete central de manera que permanezca estable verticalmente, sin necesidad de ayuda. El piloto no puede estar montado en la motocicleta. Las operaciones de abastecimiento, mantenimiento y limpieza o las reparaciones no se podrán llevar a cabo simultáneamente. Durante el repostaje, todos los miembros del equipo deberán situarse a dos metros de distancia de la motocicleta, excepto las dos personas encargadas de la operación.

Está prohibido realizar 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 podrá superar, en ningún caso, los 50 litros. El carburante deberá almacenarse obligatoriamente en contenedores metálicos, con 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. Es obligatorio que todos los pilotos del equipo realicen el entrenamiento, al menos 2 vueltas cronometradas por piloto

Art. 23. BRIEFING/SESIÓN INFORMATIVA

Todos los jefes de equipo y los pilotos deberán asistir al briefing o sesión informativa convocado por la organización, ya que se realizará un control de firmas. La no asistencia a esta sesión será penalizada y se relegará al equipo al final de la parrilla de salida, empezando por el equipo mejor clasificado.

Art. 24. EQUIPOS CLASIFICADOS PARA LA 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 de 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. En la salida solo se admitirán las motocicletas clasificadas que lleven los precintos y las marcas realizadas por los comisarios técnicos.

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 del 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 de que una motocicleta situada en la línea de salida necesitara una reparación, tendrá que acceder al pit lane por las puertas de acceso designadas a tal 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 un minuto para la vuelta de calentamiento hasta la salida de la prueba.

El ayudante puede sostener la motocicleta únicamente por la parte posterior, sin que en ningún caso su posición sobrepase el asiento del conductor. Sin embargo, no podrá ayudar en la puesta en marcha de la motocicleta 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 realizar la vuelta de precalentamiento, se deberá entrar en boxes por la salida del 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 del 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*, deberá dirigirse obligatoriamente al pit lane, desde donde podrá tomar la salida retardada. La salida de cada una de las pruebas se dará con la bandera nacional. Cada piloto tendrá que correr hasta su motocicleta, poner el motor en marcha y empezar 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. Cualquier 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; la única persona que puede autorizar la ayuda de los oficiales para que empujen la motocicleta es el director de carrera, que mostrará una bandera verde. Si a pesar de la ayuda prestada, el piloto no puede poner en marcha su motocicleta antes de llegar al final del pit lane o al minuto siguiente a la salida, deberá dirigirse a su box con el motor parado, bajo la ayuda y el control de los comisarios de boxes. Una vez reparada la motocicleta, el piloto podrá tomar la salida por el final del pit lane. Después del paso de la totalidad de los componentes de la parrilla por delante del final del pit lane, se dará una salida retardada a los pilotos que estén esperando con el semáforo verde. Cualquier infracción detectada será comunicada lo antes posible a los jefes de equipo.

Art. 26. NEUTRALIZACIÓN

Si durante la carrera se produjera cualquier incidente que comprometiera la seguridad o hiciera imposible el desarrollo normal de la misma, tales como condiciones atmosféricas adversas, un accidente grave o cualquier otro, el director de carrera podrá neutralizar la carrera usando un vehículo de seguridad (*safety car*). A partir del momento en que el vehículo entre en pista, en los puntos de control se mostrará una bandera blanca y/o el cartel con la indicación "SC" (*safety car*). El vehículo de seguridad, con sus rotativos destellantes encendidos, se incorporará al circuito siempre desde la salida del pit lane, sin que importe el lugar donde se encuentre el líder de la carrera. Todos los pilotos se alinearán detrás del vehículo de seguridad. Queda totalmente prohibido realizar ningún adelantamiento.

Durante la intervención del coche de seguridad, las motocicletas en carrera podrán detenerse en
Copa RODI Endurance 2017

sus boxes, pero solo podrán regresar a la pista en los espacios de tiempo en que el semáforo de final del pit lane esté en 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 coche de seguridad. Cuando el director de carrera considere que las causas que originaron la neutralización han sido solucionadas, ordenará retírela retirada del coche de seguridad. Los pilotos no podrán avanzar hasta sobrepasar por primera vez la **línea de salida con el semáforo en verde** y solo cuando el vehículo haya abandonado la pista. Todas las vueltas cubiertas mientras el vehículo de seguridad esté operando 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 en la pista debido a un accidente, a condiciones atmosféricas adversas o a cualquier otra razón que haga imposible su continuación, el director de carrera ordenará que se despliegue una bandera roja en la línea de salida. Simultáneamente, se desplegarán otras banderas rojas en todos los puntos del circuito donde hayan comisarios de pista y se encenderá la luz roja del semáforo de salida del pit lane. El director de carrera es la única persona que puede detener la carrera o los entrenamientos.

Cuando se de la señal de detener la carrera, los pilotos reducirán la velocidad, quedando terminantemente prohibido avanzar, bajo pena de exclusión.

Los participantes deberán tener en cuenta que:

1. Pueden encontrarse otros pilotos o vehículos en la pista.
2. El circuito puede estar completamente bloqueado u obstruido por causa de un accidente.
3. Las condiciones atmosféricas pueden haber convertido el circuito en intransitable a gran velocidad. Durante los entrenamientos, todos los pilotos volverán lentamente a sus boxes respectivos; las motocicletas que hayan quedado abandonadas en el circuito serán recuperadas y transportadas al paddock para ser entregadas a los equipos. Durante la carrera, los pilotos tendrán que regresar lentamente a la parrilla, al pit lane o al parque cerrado, según las instrucciones de los comisarios de pista. La clasificación de la carrera hasta ese momento será la clasificación del final de la vuelta anterior a aquella durante la cual se ha dado 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 número de vueltas completas que hayan sido efectuadas por el líder de la carrera antes de que se de 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 hayan cubierto dos tercios o más del total del tiempo de la carrera, los pilotos se dirigirán directamente al parque y la carrera se considerará terminada cuando el vehículo que va a la cabeza haya sobrepasado la línea por penúltima vez, antes que la carrera haya estado interrumpida. Si una carrera se suspende 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 se considerará nula y sin valor.
- b) La longitud de la nueva carrera será la distancia asignada por la organización.
- c) Todas las motocicletas —tanto las que estén en carrera como las que estén paradas en los boxes por reparación, relevo o abastecimiento— deberán depositarse en el parque cerrado.
- d) La organización deberá 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 cruzado 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 se establecerá 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 regresarán a boxes.
- e) La organización deberá informar a todos los participantes de la hora de la nueva salida y de la duración de la segunda parte de la carrera.
- f) Los equipos podrán realizar todas las operaciones que estimen oportunas en sus motocicletas dentro de sus boxes.
- g) Sólo se admitirán en la nueva salida aquellas motocicletas que no hayan 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 crucen la línea de meta una vez finalizada la carrera deberán realizar todavía una vuelta completa a la pista a velocidad moderada sin detenerse, salvo en caso de avería.

A continuación, conducirán inmediatamente sus motocicletas hasta el parque cerrado, donde permanecerán estacionadas a disposición de los comisarios técnicos para su verificación. Está prohibida cualquier manipulación de la motocicleta desde el momento de la llegada de carrera hasta su salida del parque cerrado, que estará claramente señalizado.

Art. 30- VERIFICACIÓN FINAL

Según el artículo 30 del Reglamento Técnico de la Copa RODI Endurance.

Art. 31. CLASIFICACIONES FINALES

La clasificación se establecerá en orden al mayor número de vueltas completadas. Para clasificarse, será condición ineludible sobrepasar la línea de meta dentro de los cinco minutos siguientes después de haberse mostrado la bandera a cuadros por primera vez. En caso de fin

premature de la carrera, la classificació se establirà en base al últim pas complet de tots els pilots, sempre que entren per els seus mitjans al parc tancat.

Si al final de la carrera diverses motocicletes se troben en la mateixa volta, la classificació se establirà tenint en compte l'ordre de pas dels participants en la volta completa anterior al compliment del temps total.

La classificació se considerarà oficial en el moment en que sea aprovada per el jurat i publicada en el tauler oficial d'anuncis.

Per a que un equip sigui considerat classificat haurà de complir, com a mínim, el 75% de les voltes efectuades per el equip guanyador.

Art. 32. PROCLAMACIÓ DE LOS VENCEDORES

El acte de proclamació dels guanyadors tindrà lloc al final de la prova. Tots els guanyadors que suben al podi en la categoria Amateur hauran de portar posada la gorra de Michelin.

La no presència en el podi d'un pilot (excepte per temes mèdics justificats) podrà arribar a ser sancionada amb la pèrdua del 50% dels punts obtinguts.

Art. 33. PUBLICIDAD

La organització desitja comptar amb la col·laboració de qualsevol club, penya o organisme que pugui fer pública l'existència d'aquesta prova per l'ús dels aficionats i pilots. Serà obligatori portar la publicitat que decideixi l'organització; en cas de no acceptar-la, se abonaran 150 €.

La organització no entregarà els dorsals.

Totes les motocicletes hauran de portar el dorsal de color negre, groc o blanc i els números d'un color que ressalti. Cada moto haurà de portar un mínim de tres dorsals.

Art. 34. PREMIOS

Com a caràcter general, l'organització otorgarà TROFEOS als tres primers equips classificats de cada categoria.

Promoció especial per als inscrits a les 24 Hores de Catalunya de Motociclisme

En la categoria Superproducció de 600 cc o 1000 cc, se entregarà un premi especial al millor equip classificat del *scrach* o general de aquestes dues categories al finalitzar la segona prova del trofeu. Només hi haurà un premi entre les dues categories de Superproducció.

El premi consistirà en dotze jocs de pneumàtics Michelin per participar en les 24 Hores de Catalunya de Motociclisme.

Cómo participar en la promoción

1. Deberéis haber comprado los neumáticos en los talleres RODI MOTOR SERVICES y haberlos utilizado en las dos primeras carreras del trofeo.
2. Los neumáticos admitidos en la promoción son 120/70-17 SLICK ULTIMATE y 200/55-17 SLICK ULTIMATE para las motos de 1000 cc o los 120/70-17 SLICK ULTIMATE y 190/55-17Z POWER SLICK EVO para las de 600 cc.
3. Los doce juegos de neumáticos se entregarán si al menos dos de los pilotos del equipo ganador adheridos a la promoción están inscritos en un equipo de las 24 Horas de Catalunya de Motociclisme.

Incluye la asistencia de montaje durante las 24 Horas.

Art. 35. SUSPENSIÓN O APLAZAMIENTO

Si circunstancias excepcionales obligaran a ello, la organización se reserva el derecho 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 cualquier responsabilidad derivada de los accidentes que puedan ser causados o ser víctimas los pilotos, los mecánicos, las asistencias o el público en general, así como las motocicletas, los accesorios u otros materiales, ya sea por esta o cualquier otra causa, y que se produzca durante el desarrollo de esta competición. No obstante, la posesión de una licencia federativa nacional (homologada) o territorial (homologada) cubre a los pilotos de los riesgos eventuales que supone la participación en esta competición.

Por su parte, la organización tiene suscrito un seguro de responsabilidad civil sobre los participantes, los oficiales y el público en general en caso de que ocurra un accidente durante el desarrollo de la manifestación, según estipula el *Código Deportivo* de la Federación Internacional de Motociclismo (FIM) (art. 110.1).

Art. 37. PENALIZACIONES

Corresponde al jurado o al director de carrera sancionar las infracciones de este reglamento, de los códigos deportivos o de los reglamentos técnicos de la FIM o de la RFME cometidas por los participantes o miembros de los equipos, así como determinar la gravedad de las mismas. Las sanciones aplicables podrán ser: advertencias, descuento de vueltas de carrera, exclusión, desclasificación, cambio de categoría, económicas, 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 los cambios de piezas	Advertencia	1 vuelta	
10	No llevar las pulseras o los 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 dos motos en el pit lane	1 vuelta		
19	No respetar el límite de velocidad en el pit lane	Advertencia	1vueltaExclusión	
19	Más de cinco personas en el pasillo de señalización	Advertencia	1 pit stop	
20	Mantener el motor en marcha en las paradas en box	Advertencia	2 vueltas	

21	Realizar los relevos fuera de la zona asignada	1 vuelta	
21	Incumplir el tiempo de relevos	1 vuelta por cada 10% o fracción	
21	No respetar las normas sobre el cambio de <i>transponder</i> 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 precarrera salida	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 <i>safety car</i> durante las neutralizaciones	4 vueltas	Exclusión
27	Avanzar o no circular en línea detrás del <i>safety car</i>	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 plazo de treinta minutos después de finalizar la carrera	Exclusión	
38	Incumplir una sanción económica	Exclusión	
	No respetar los tres minutos de parada	1 vuelta	
	Menos de dos minutos de parada	2 vueltas	
	Menos de un minuto de parada	3 vueltas	

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

Todas las sanciones impuestas a los equipos serán comunicadas inmediatamente al jefe de equipo por parte de la organización a través del Servicio de atención a los participantes (torre de control).

Las sanciones económicas deberán ser abonadas en el momento que sean comunicadas oficialmente. El impago de las sanciones supondrá la EXCLUSIÓN del equipo. Los derechos sobre las sanciones económicas quedan a disposición de la organización.

Art. 38. RECLAMACIONES

Según el artículo 11 del *Reglamento general* de la Federación Catalana de Motociclismo. Recurso de apelación, según el artículo 11.1 del *Reglamento general* de la Federación Catalana de Motociclismo.

Art. 39. INTERPRETACIÓN Y JURISDICCIÓN

La competición se desarrollará conforme al presente reglamento y al reglamento particular de cada una de las pruebas. Referente a los puntos no reflejados en este reglamento, se aplicará el *Código Deportivo Internacional* de la FIM, RFME y FCM. 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 FCM.

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
Copa RODI Endurance 2017

todas las decisiones y sanciones adoptadas por la FCM, el jurado y la organización. Independientemente de las preinscripciones del *Código Deportivo* de la FIM, los equipos y los pilotos, por el simple hecho de participar, renuncian a todos los derechos de recurso contra la organización, sus representantes, oficiales, etc. ya sea por arbitraje, ante un tribunal o por otra causa no prevista en el *Código Deportivo* de la FMI, 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 derivarse.

Art. 41. INSTRUCCIONES COMPLEMENTARIAS

Como anexo al presente reglamento, con la debida antelación, la organización facilitará a los participantes unas instrucciones complementarias para una mejor aplicación. Estas instrucciones complementarias serán de obligado cumplimiento por parte de los participantes.

Art. 42. APROBACIÓN DEL REGLAMENTO

Este reglamento se pondrá a la Federación Catalana de Motociclismo para su aprobación.

Art. 43. PUNTUACIÓN DE LA CARRERA Y DEL 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 el artículo 13 del *Reglamento general* de la Federación Catalana de Motociclismo.

Art. 45- CAMBIOS DE REGLAMENTO

La organización se reserva el derecho de realizar cambios en el reglamento, que serán publicados como anexo numerado en este mismo reglamento.