



CAMPEONATO REGIONAL Y PROVINCIALES DE QUAD TT

REGLAS DE LA COMPETICIÓN

1. TÍTULO Y GENERALIDADES

La FCM convoca para el presente año el CAMPEONATO REGIONAL Y PROVINCIALES DE QUAD TT. Que será disputado en las competiciones y fechas que se señalen en el Calendario Deportivo Motociclista.

Este Campeonato se organiza de acuerdo con el Reglamento Deportivo de la RFME.

Las competiciones deben tener lugar durante el período que va del 1 de enero al 31 de diciembre del año en curso.

2. QUADS ADMITIDOS

2.1 Quads admitidos

Se recomienda encarecidamente que el quad no lleve porta matriculas, faros, intermitentes y/o retrovisores a no ser en aquellas pruebas que sean requeridos como las de tipo Rally con tramos de enlace en vía pública.

Cuando un quad haya sufrido importantes daños técnicos en entrenamientos, los Comisarios Deportivos, previo informe del Comisario Técnico, podrán autorizar la verificación de un segundo vehículo con el cual podrá participar, pero no puntuar en dicha competición.

2.2 Clases

Las clases reconocidas para el presente año son las siguientes:

- **Q1 PRO**

Superiores a 300 c.c. con motores de dos tiempos y superior a 400 c.c. motores de cuatro tiempos. Libre preparación en parte ciclo y motor. No se permiten prototipos. Está permitido montar motores que provengan de motocicletas, teniendo estos la máxima similitud con el original del Quad (cubicaje, compresión, etc...) y misma marca original.

Está permitido el uso de chasis de la industria auxiliar (chasis no original) o incluso chasis reforzados.

La cilindrada en ningún caso puede ser superior a un 10% de la cilindrada original del vehículo. Los motores siempre serán atmosféricos, no se admite la inclusión de dispositivos turbo.

- **Q2**

Hasta 300 c.c. con motores de dos tiempos y hasta 400 c.c. con motores de cuatro tiempos, libre preparación en parte ciclo y motor.

La cilindrada en ningún caso puede ser superior a un 10% de la cilindrada original del vehículo.

No está permitido el uso de chasis de la industria auxiliar (chasis no original) pero si la utilización de chasis original reforzado.

Los motores siempre serán atmosféricos, no se admite la inclusión de dispositivos turbo.

No está permitido montar en esta categoría motores de motocicletas.

2.3 Limitaciones

Para las clases Q1 PRO y Q2, se establecen las siguientes limitaciones:

- Ancho de vía máximo de 1.400 mm.
- Distancia máxima entre ejes de 1.500 mm.
- Longitud máxima de 2.100 mm. (Tomando desde la parte más avanzada del quad hasta la punta trasera del mismo).
- Nivel sonoro máximo de 117 db/A (115 dB/A +2 dB/A de tolerancia por la degradación del silencioso) para quads con motores de 4T. (En verificación inicial).

- Nivel sonoro máximo de 114 db/A (112 dB/A +2 dB/A de tolerancia por la degradación del silencioso) para quads con motores de 2T. (En verificación inicial).

2.4 Equipamiento

Asimismo, deberán obligatoriamente ir equipados de:

- Dispositivo cortacorrientes sujeto a la muñeca o a la cintura del piloto.
- Parrillas o dispositivo de seguridad situado bajo los estribos del quad con el fin de evitar enganchadas entre las ruedas de los diferentes quads. Deberán ser parrillas comercializadas para cada modelo o fabricadas con la máxima similitud y características de dimensión y resistencia de los materiales. Además, el cordaje deberá evitar que el piloto pueda introducir accidentalmente la bota por el hueco de la parrilla deberá estar en perfecto estado.
- Se recomienda usar protección de corona y disco de freno trasero en material sólido, que proteja por debajo dichos elementos.
- Defensa delantera. Los bordes de toda la defensa deberán ser redondeados.
- Placas porta números. Todos los Quads participantes deberán ir provistos de una placa porta número trasera, tipo placa de matrícula. Realizadas en material plástico o similar (deformable en caso de accidente) y con bordes redondeados o en su defecto se situara el número de participante en el lateral derecho trasero. Ésta puede ser sustituida por una placa de matrícula en aquellas pruebas que sea requerida. Si se deterioran las placas porta números, los participantes deberán cambiarlas o repararlas antes de comenzar las siguientes mangas de entrenamientos o carrera. Las medidas serán:

✓ Mínimo 285 x 235 mm ✓ Máximo 300 x 250 mm

2.5 Números del dorsal

Será obligatorio colocar como mínimo dos dorsales (frontal, en zona visible, y trasero tipo matricula o en su defecto en el lateral derecho trasero).

A) Colores

Q1 PRO: Fondo negro, numero en color verde o el que considere oportuno el organizador de la prueba.

Q2 INICIACIÓN: Fondo negro, numero en color verde o el que considere oportuno el organizador de la prueba.

B) Cifras

Altura de la cifra: 140 mm

Anchura de cada cifra: 90 mm

Ancho del trazo: 25 mm

Espacio entre números: 25 mm

No se adjudicarán dorsales de más de dos cifras; no obstante, cuando la inscripción así lo requiera o la FCM lo considere necesario, podrán adjudicarse dorsales de tres cifras.

No se adjudicará el dorsal número "13" a no ser por petición expresa del participante.

3. CIRCUITOS

3.1 Especificaciones de los circuitos

El circuito no debe ser inferior a 1200 metros y sin límite superior para Q1 PRO y Q2.

Su anchura no debe ser, en ningún caso, inferior a 4 metros y no puede estar dividida.

El espacio libre entre la pista y todo obstáculo que exista por encima de la misma, debe ser de 3 metros como mínimo.

Están prohibidos los saltos dobles y triples, así como los dubbies.

Todo el desarrollo del circuito debe ser en materiales naturales (tierra, arena, ...) a no ser en el punto de salida donde puede incluirse hormigón o asfalto con un máximo de 5 metros lineales.

3.2 Parque de Corredores (Paddock)

El parque de corredores debe estar perimetrado y vigilado, para evitar el acceso libre (siempre que sea posible).

Debe estar situado lo más cerca posible de la zona de salida (aconsejable acceso directo).

También deberá estar ubicado sobre una superficie dura o sobre gravilla para evitar barrizales o torrentes de agua.

Se deberá respetar, obligatoriamente, el SILENCIO en el Parque de Corredores desde las 23:00 horas hasta las 7:00 horas de la noche precedente de la Competición en aquellas pruebas que se desarrollen en dos días.

Dentro del parque de corredores, todo vehículo, incluidas los vehículos de competición, deberá circular lentamente, quedando prohibida la circulación reiterada de éstos. Cualquier tipo de conducción temeraria, aceleraciones bruscas, trompos y toda circulación que entrañe peligro para las personas asistentes será sancionada con la exclusión del participante. Esto mismo es ampliable al tramo desde el parque de corredores hasta el punto de salida.

Estará prohibido lavar los vehículos en el parque de corredores si el organizador dispone de un emplazamiento especial a tal efecto, quedando a criterio del Jurado de la prueba, si dicho emplazamiento reúne las condiciones necesarias.

Los organizadores deberán asegurar una distribución racional de las plazas del parque para los vehículos.

Ningún piloto/equipo tendrá derecho a la reserva en el Paddock, de lugares para sí mismo o para otro piloto/equipo que no se encuentre en el circuito.

Los vehículos deberán colocarse en los lugares que indique el organizador.

El organizador de una prueba, con el fin de atender sus necesidades, podrá reservar dentro del parque de corredores, el espacio que considere necesario.

El parque de corredores debe estar enteramente operativo a partir de las 7:00 de la mañana (si el organizador de la prueba no lo dispone de otra forma) del día de la carrera.

El acceso de vehículos a motor en este parque permanecerá cerrado desde las 23:00 horas (del día anterior a la carrera) hasta las 07:00 horas.

Al infractor de las normas dictadas en este artículo, se le podrá sancionar económica o deportivamente.

3.3 Seguridad

Las zonas de salida y llegada, el parque cerrado de pilotos, así como todos los lugares que rodeen el recorrido donde esté permitida la estancia del público, deben estar delimitados con una barrera. Esta barrera será lo suficientemente alta y resistente para delimitar al público.

Debe estar prevista una zona de seguridad de 1 m. de anchura a cada lado de la pista, excepto en lugares peligrosos, en los cuales ésta, debe ser de la anchura necesaria para asegurar la protección del público y de los pilotos.

La pista debe estar delimitada por varillas metálicas que sobresalgan 50 cm como mínimo, a su vez protegidas en la parte superior por setas plásticas, y cinta que debe atarse con nudo a cada varilla. Estas varillas deben ser de material frágil o flexible.

Se instalarán alrededor de todos los obstáculos peligrosos, balas de paja u otro material absorbente de los choques como neumáticos para proteger a los pilotos.

La pista debe estar libre de piedras grandes y las que salgan durante la competición deben ser retiradas en la medida de lo posible planteando la posibilidad de parar la carrera si por circunstancias de seguridad se cree necesario.

Si es necesario, la pista debe ser regada adecuadamente con días de antelación a las competiciones y, preferiblemente, nunca después de los entrenamientos libres de cada día y/ o entre mangas, salvo en casos excepcionales, para asegurar condiciones de pista normales y para proteger al público y a los pilotos contra el polvo.

Queda terminantemente prohibida la circulación de los quads de competición por fuera del circuito. El piloto que incumpla esta norma será el único responsable de las acciones a que hubiere lugar.

Únicamente se emplearán neumáticos de coches turismo, debiéndose colocar en sentido horizontal y hasta una altura máxima de 500 mm. Únicamente se utilizarán materiales naturales para su fijación. Si fuese necesario, se podrán emplear estacas de madera, que en ningún caso serían de una altura superior a la de los neumáticos.

Queda terminantemente prohibido a pilotos y/o sus mecánicos conducir vehículos motorizados por la pista fuera de las horas marcadas para entrenamientos y carreras. Al infractor de las normas dictadas en este artículo, se le podrá sancionar económica o deportivamente.

4. OFICIALES

4.1 Jurado. Composición

En todas las competiciones, el Jurado debe componerse, de un presidente y de un comisario como mínimo.

El presidente será nombrado por la FCM, y el Comisario Deportivo será nombrado por el Club organizador.

4.2 Presidente del Jurado

El Presidente del Jurado será nombrado por la FCM.

En caso de igualdad de los votos emitidos por los miembros del Jurado, el voto de su Presidente será dirimente.

El Presidente podrá convocar reuniones de Jurado (además de las que son preceptivas), a las que podrán asistir, sin derecho a voto, las siguientes personas:

- El Director de Carrera.
- El Cronometrador.
- Los miembros de la Junta Directiva de la FCM
- Todas aquellas personas que sean requeridas por parte del Presidente del Jurado.

4.3 El Director de la Competición

Es nombrado por el Club organizador y debe poseer y tener Licencia de Director de Competición y haber superado el curso organizado por la FCM/RFME para obtener la calificación de Director de Competición.

La Dirección de Carrera debe permanecer completamente operativa hasta el final del tiempo previsto para la presentación de reclamaciones. Asimismo, y durante este periodo de tiempo, deberán permanecer en el circuito, a disposición del Director de la Competición y del Jurado de la misma, los oficiales, comisarios y equipo médico.

5. PILOTOS

5.1 Licencias

Podrán participar y puntuar en este campeonato los pilotos de nacionalidad española y los extranjeros provistos de Licencia Homologada, Canaria o de licencia de cualquier país de la Unión Europea, siempre que tengan su permiso de salida expedido por su Federación Nacional.

Categoría Edad:

Q1 PRO: a partir de 18 años.

Q2 a partir de 16 años.

Todo piloto que participe en Q1 PRO deberá permanecer en esta clase durante todo el resto del Campeonato.

5.2 Compromisos de conducta de los pilotos y equipos

Todo piloto será considerado responsable de las acciones de los miembros de su equipo y del resto de personas que utilicen sus pases y acreditaciones.

Toda ayuda exterior a los pilotos en la pista durante los entrenamientos y mangas, está prohibida, salvo si es prestada por los Comisarios de la organización, con el fin de garantizar la seguridad. Toda infracción de esta regla podrá ser sancionada.

Los Comisarios pueden prestar su ayuda para levantar los quads y/o desplazarlos a un lugar seguro.

No podrán sujetarlos mientras el piloto efectúe las reparaciones o ajustes. Todas estas reparaciones o ajustes en la pista deben hacerse por el piloto, trabajando solo con los medios de los que sea portador, en lugar seguro y sin ayuda exterior. Los Comisarios no pueden tampoco ayudar a los pilotos a arrancar de nuevo el quad.

El abastecimiento de gasolina deberá ser efectuado con el motor parado.

Los pilotos se comprometen a seguir fielmente el trazado marcado por el organizador, en caso de saltarse alguna cinta o marcarse un recto el piloto debe dar marcha atrás para incorporarse de nuevo al trazado y nunca se puede ver beneficiado por cualquiera de estas circunstancias. Si esto se detecta al piloto se le adjudicará el peor tiempo más 1 minuto de penalización.

5.3 Inscripciones

Las inscripciones y el pago de los derechos correspondiente deberán efectuarse a través de la página de cada organizador y con el sistema que este plantee. Siempre deberán realizarse en tiempo y forma, si esto no se produjese el organizador se reserva el derecho de dejar participar al piloto. **“ADEMAS EN LOS SLALOMS SE PODRÁ CONPARTIR QUAD, COMUNICÁNDOSELO A LA ORGANIZACIÓN DEL MISMO”**

5.4 Briefing

Se establece la obligatoriedad de asistencia a un Briefing que tendrá lugar el día de la carrera.

La asistencia al Briefing debe hacerse completamente vestido y con protecciones excepto el casco.

La no asistencia sin causa justificada supondrá una penalización de TREINTA EUROS (30€), en su defecto, la imposibilidad de participar en entrenamientos y carrera.

5.5 Delegado de Pilotos

Actuará como Delegado de Pilotos el primer piloto clasificado de la Clasificación Provisional del Campeonato correspondiente, en su ausencia el segundo clasificado y así sucesivamente. En caso de ser la primera carrera de la temporada actuará como Delegado el Campeón del año anterior.

6. ENTRENAMIENTOS

6.1 Entrenamientos

El día de la competición, habrá una sesión de entrenamientos cronometrados en la que pueden coincidir ambas categorías (Q1 PRO y Q2) para cada clase y grupo según el siguiente cuadro:

Entrenamientos Cronometrados

➤ Q1 PRO y Q2: 15 minutos.

Todos los pilotos deben tomar parte en los Entrenamientos cronometrados.

Si por razones diversas un piloto no ha podido acreditar tiempo durante los mismos, este podrá tomar parte en la carrera saliendo desde el parque de trabajo y bajo indicación del Comisario deportivo una vez hayan tomado la salida el resto de pilotos, siempre y cuando no se alcance la cantidad de 30 pilotos inscritos presentes en el circuito el día de la competición. Será aceptado un máximo de 30 pilotos para cada manga de cada clase.

El Jurado de la prueba, a la vista de los pilotos presentes en la misma, podrá agrupar las categorías de Q1 PRO y Q2.

En caso de haber más de 50 pilotos:

Habrà dos grupos de clasificación, A y B.

Para la primera carrera del Campeonato:

Los pilotos serán repartidos en los grupos A y B, según su clasificación en el Campeonato del año precedente y presentes en la manifestación: el mejor piloto presente participará en el grupo A, el segundo mejor presente en el grupo B, el tercer mejor piloto en el grupo A, y así sucesivamente.

Para la distribución en estos grupos del resto de pilotos que no hayan obtenido ningún punto en el campeonato del año precedente, se efectuará un sorteo.

A partir de la segunda carrera:

Los pilotos serán repartidos en los grupos A y B, según su clasificación del año en curso y presentes en el circuito: el mejor piloto presente participará en el grupo A, el segundo mejor presente en el grupo B, el tercer mejor piloto en el grupo A, y así sucesivamente.

Para la distribución en estos grupos del resto de pilotos que no hayan obtenido ningún punto en el campeonato del año en curso, se efectuará un sorteo.

El piloto más rápido en los Entrenamientos Obligatorios Cronometrados será el que obtendrá la “Pole Position”, independientemente que sea del grupo A o B.

6.2 Orden de la parrilla de salida en la Competición

● Cross Country

La selección de los pilotos para las mangas se efectuará con el mejor tiempo de cada uno de ellos, realizado en el entrenamiento cronometrado. Este entrenamiento tendrá la duración que el organizador determine (normalmente 15 minutos).

Si solo ha habido un grupo de clasificación, los pilotos se colocarán uno después de otro, comenzando por el corredor más rápido. A continuación, el segundo más rápido, y así sucesivamente.

Si ha habido dos grupos de clasificación, el piloto más rápido (independientemente de que éste sea del grupo A o B, se colocará el primero en la parrilla, seguido del piloto más rápido del otro grupo, a continuación por el segundo más rápido del grupo del piloto que ha obtenido la “Pole Position”, después del segundo más rápido del otro grupo, y así sucesivamente.

● **Rally.** El orden de salida será determinado por el organizador en función del palmarés de los pilotos.

● **Slalom.** El orden de salida será determinado por el organizador en función del palmarés de los pilotos.

7. CARRERAS

7.1 Zona de Espera / Pre-Parque

La Zona de Pre-Parque debe estar dividida en una zona de reservas y en una zona de espera.

Las dos zonas deben estar separadas por una valla.

En la zona de espera se aplicará el siguiente procedimiento:

➤ 5 minutos antes de la salida:

Se cierra el acceso a la zona de espera, y a partir de este momento únicamente podrá permanecer en la zona de Pre-Parque un mecánico por piloto.

Después de una señal de responsable de parque de trabajo o parque cerrado se abre el acceso a la parrilla de salida y los corredores en la zona de espera se dirigen a la misma.

La sanción por la llegada tardía a la zona de espera es la no participación en la manga.

7.2 Salida

El tiempo mínimo entre los entrenamientos obligatorios y el inicio del procedimiento de salida para la carrera será de 20 minutos.

7.3 Procedimiento de salida

● **Cross Country.** El procedimiento de salida podrá ser:

Tipo Le Mans.

La salida debe estar dispuesta de tal forma que permita una salida regular.

El Juez de Salida mostrará una bandera verde hasta que todos los pilotos estén sobre la Línea de Salida. Cuando todos los pilotos estén sobre la línea de salida, el Juez de Salida mostrará un panel que indique “15 segundos”, durante 15 segundos. Al término de los mismos, mostrará un panel que indique “5 segundos”; transcurridos los mismos bajará la bandera a modo de salida.

Formación en parrilla. El procedimiento de salida será:

Los pilotos se colocarán en dos filas paralelas con una separación de 2 metros entre pilotos.

El Juez de Salida mostrará una bandera verde hasta que todos los pilotos estén sobre su Línea de Salida.

Cuando todos los pilotos estén sobre su propia línea de salida, el Juez de Salida mostrará un panel que indique “15 segundos”, durante 15 segundos. Al término de los mismos, mostrará un panel que indique “5 segundos”; transcurridos los mismos bajará la bandera a modo de salida.

- Rally. Según determine el Organizador.
- Slalom. Según determine el Organizador.

Únicamente será permitida la entrada a la Línea de Salida al piloto con su quad, no pudiendo recibir ninguna ayuda exterior.

No cumplir con esta norma supondrá la EXCLUSIÓN de la manga del piloto en cuestión.

Cinco minutos antes de la hora prevista para el comienzo de la manga, se procederá a la salida desde el pre-parque hacia la parrilla, lo que se realizará, obligatoriamente, con el motor en marcha.

Si un corredor tiene problemas mecánicos en esta zona, y no consigue arrancar su quad antes de que llegue su turno de entrada, perderá el mismo, reincorporándose al proceso en el momento en el que arranque el quad. Si este corredor no ha conseguido arrancar el Quad cuando haya entrado el último corredor en parrilla, deberá ya permanecer en el pre-parque hasta que se dé la salida. Una vez se ha dado la salida, el corredor puede acceder a la zona de salida y emprender la manga.

Si un corredor tiene problemas mecánicos en la parrilla y no consigue arrancar su quad antes de la salida, deberá optar entre:

A) Retirarse de la misma sin estorbar al resto de corredores y con sus propios medios y sin asistencia exterior, intentar solucionar el problema. Si no ha logrado su objetivo antes de que haya entrado el último corredor en parrilla, será retenido por un comisario, reincorporándose a la carrera una vez que se haya dado la salida.

B) Quedarse quieto con un brazo en alto y esperar a que se dé la salida o que el director de carrera decida neutralizarla por motivos de seguridad.

Notas:

A partir del momento en el que se ha dado la salida y el piloto no ha podido arrancar su Quad, éste ya puede ser ayudado por sus asistencias.

La sanción por la violación de esta regla es la EXCLUSIÓN de la manga en cuestión.

Una vez dada la salida, el mecánico podrá, en caso necesario, acceder a la misma a reparar el Quad en zona segura.

• Salidas falsas

Toda salida falsa será indicada agitando una bandera roja.

Los pilotos deberán regresar al Pre-Parque y una nueva salida será dada tan pronto como sea posible.

7.5 Control de ruido después de una manga.

Después de finalizada cada manga, se les podrá efectuar un control de sonido de acuerdo con lo establecido en los Reglamentos Técnicos a varios Quads elegidos al azar, pudiéndosele efectuar este control a más Quads si así lo solicitara Dirección de Carrera o el Comisario Técnico.

El límite máximo autorizado después de la manga es:

➤ 118 db/A (117 dB/A +2 dB/A de tolerancia por la degradación del silencioso) para quads con motores de 4T.

➤ 115 db/A (114 dB/A +2 dB/A de tolerancia por la degradación del silencioso) para quads con motores de 2T.

Si algún quad sobrepasara el límite establecido, será sancionado el piloto con 1 minuto, que le será añadido al tiempo empleado en la manga, clasificando con los corredores que han efectuado el mismo número de vueltas de acuerdo con el tiempo total resultante.

De acuerdo con los Reglamentos en vigor, el piloto tiene la posibilidad de cambiar sus silenciosos teniendo que ser estos siempre controlados, por consiguiente, el equipo técnico debe de estar disponible durante la totalidad del desarrollo de la prueba.

8. COMPETICIONES

Una competición comienza en el momento de las verificaciones administrativas y técnicas, y finaliza cuando se hayan cumplido las siguientes formalidades:

- a) Los resultados finales han sido aprobados por el Jurado de la Competición.
- b) Todos los plazos para formular reclamaciones han sido cumplidos.
- c) Todos los controles técnicos, deportivos, etc., han sido efectuados.

Las competiciones puntuables para el campeonato se desarrollarán a:

Categoría / Tiempo

Cros Country:

Q1 PRO: 2 mangas de 40 minutos Q2: 2 mangas de 40 minutos

Notas:

- ✓ Cada manga puntuará, de forma independiente, para la clasificación del campeonato.
- ✓ Se harán mangas de 12 minutos, pero la puntuación de estas será la mitad que la puntuación de 40 minutos.
- ✓ Los intervalos mínimos entre las mangas serán de 45 minutos para todas las clases, tomándose de referencia a estos efectos la hora de llegada del vencedor de la manga.

Slalom:

Q1 PRO: La suma de todos los tiempos de las mangas disputadas.

Q2 INICIACIÓN: La suma de todos los tiempos de las mangas disputadas.

Rally:

Q1 PRO: La suma de todos los tramos cronometrados.

Q2: La suma de todos los tramos cronometrados.

9. DETENCIÓN DE UNA MANGA

Cross Country:

El Director de la competición tiene el derecho, por propia iniciativa, de detener prematuramente una manga, de anular una parte o toda la manga por razones urgentes de seguridad o por otros casos de fuerza mayor. Si una manga es detenida en cualquier momento de la primera mitad de la misma, ésta será recomenzada, bien repitiendo la salida tipo Lemans o en formación en parrilla según considere el director de carrera. Los pilotos se dirigirán directamente al parque de corredores, y la nueva salida será dada 10 minutos después de la detención de la manga si fuese posible (a determinar por el director de carrera)

El Director puede proponer al Jurado la exclusión de uno o varios pilotos, a los que considere responsables de la detención de la manga.

En el supuesto caso en que la manga tenga que ser detenida por la entrada de una ambulancia al circuito, para relanzar la carrera se respetará la clasificación de la vuelta anterior a la caída.

Si una manga es detenida después que haya transcurrido la primera mitad, la manga será considerada como terminada. El procedimiento de clasificación de la manga será el siguiente: Se establecerá una clasificación en base al total de vueltas efectuadas.

Con la excepción de una salida falsa, una manga solamente puede ser recomenzada una sola vez. Si es necesario detener una manga más de una vez, ésta será declarada nula y no celebrada.

Slalom:

En caso de detención de una manga el corredor se volverá a situar en línea de salida sin posibilidad de pasar por parque de trabajo para reiniciar su vuelta lo antes posible según indicaciones de los comisarios deportivos.

Rally:

En caso de Detención o anulación de un tramo cronometrado en este se sumará a todos los participantes el mejor tiempo de clasificación en dicho tramo y no se repetirá el mismo.

10. ASISTENCIA EXTERIOR

Está prohibida toda asistencia exterior en la competición, salvo si es llevada a cabo, con el propósito de garantizar la seguridad, por un comisario designado por la organización.

Estará previsto como zona para las reparaciones durante las mangas el parque de trabajo. Los corredores que la utilicen al incorporarse a la competición, deben detener su Quad antes de entrar en el circuito nuevamente y esperar las indicaciones del comisario o director del parque para incorporarse de nuevo a la carrera. En esta zona específica, las únicas personas admitidas serán los mecánicos, que podrán proceder a las reparaciones, y los encargados de las señalizaciones.

Los mecánicos / señalizadores deberán tener especial cuidado en no entorpecer la trayectoria de los participantes y abstenerse de mostrar pizarras con anotaciones no dirigidas a su piloto, para lo que ya existen oficiales cualificados. Se designará una "ZONA OBLIGATORIA" para la función de señalización, siendo responsable el club organizador del cumplimiento de esta norma.

Los corredores únicamente deben circular por la pista y por la zona de boxes. Todo corredor que se salga de la pista podrá únicamente volver a la misma, prudentemente, por el mismo lugar por donde la abandonó, y en caso de imposibilidad, por el punto más próximo por donde se produjo dicho abandono.

Los oficiales pueden ayudar al corredor a retirar su quad.

Todas las reparaciones o reglajes deben ser efectuados por el corredor con los medios de los que sea portador y sin recibir ninguna ayuda exterior.

Durante los entrenamientos cronometrados, la consulta entre los miembros de equipos y sus corredores estará limitada a la zona de reparaciones, ya que esta acción puede perjudicar el progreso de los otros corredores, por lo tanto, no se puede parar voluntariamente en la pista.

Si un corredor tiene la intención de abandonar, debe situar su Quad en una zona que no represente peligro, y siempre siguiendo las instrucciones de los oficiales.

Si un corredor se encuentra con problemas en su Quad y como consecuencia de ellos debe retirarse de los entrenamientos o de la carrera, debe abandonar la pista y colocar su vehículo en un lugar seguro siguiendo las indicaciones de los oficiales, y en ningún caso debe intentar proseguir por la pista con el objeto de alcanzar la zona de boxes.

En el caso de los corredores que circulan a velocidad reducida por la pista para dirigirse a la zona de boxes, deben circular lo más separado posible de la zona ideal de la trazada.

Está prohibido circular en sentido contrario al de la marcha.

Cualquier infracción a este artículo podrá ser sancionada con la EXCLUSIÓN.

11. SEÑALES OFICIALES

La señalización oficial debe ser indicada por medio de banderas que midan aproximadamente 750 x 600 mm., de la siguiente manera:

➤ **Bandera Roja:** Parada obligatoria para todo el mundo.

➤ **Bandera Negra y rótulo con el nº del piloto:** Parada para el piloto en cuestión.

➤ **Bandera negra con círculo naranja:** Mostrada conjuntamente con un número blanco sobre fondo negro y únicamente bajo la orden del Director de Carrera, informa al corredor que lleva ese número de dorsal que su motocicleta tiene problemas técnicos/ mecánicos, por lo que deberá abandonar la pista y detenerse al finalizar la vuelta. Una vez que al piloto le ha sido mostrada tres veces esta bandera y no se detiene, le será mostrada la bandera negra de detención inmediata y no podrá reemprender la marcha. Esta bandera debe presentarse inmóvil.

➤ **Bandera Amarilla, fija:** Peligro, conducir lentamente.

➤ **Bandera Amarilla, agitada:** Peligro inmediato, conducir lentamente, prohibido adelantar, puede haber personal de seguridad o cualquier otro obstáculo dentro del circuito.

➤ **Bandera Azul, agitada:** Atención, Vd. va a ser doblado por un piloto.

➤ **Bandera Verde:** Vía libre. Se utilizará también para el procedimiento de salida.

➤ **Bandera de cuadros negros y blancos:** Fin de carrera.

La edad mínima para los comisarios de señalización es de 16 años.

12. CRUCE DE LA LÍNEA DE CRONOMETRAJE (META)

El tiempo en que un quad cruza la línea de cronometraje debe registrarse cuando el eje delantero del Quad rebase la Línea de Llegada (Meta).

En el momento del cruce de meta, el piloto deberá estar en contacto con el Quad. La Línea de Llegada deberá estar debidamente balizada.

13. CRONOMETRAJE Y CONTROL DE PASOS

Los servicios de cronometraje y control de pasos deben estar colocados a la altura de la línea de llegada.

En el caso de los Cross Country el cronometraje se efectuará a centésimas de segundo y con registro impreso de tiempos, empleándose a estos efectos el sistema de TRANSPONDER. Este transponder deberá ser devuelto en un plazo máximo no superior a sesenta minutos desde la finalización de la última manga del programa.

En el caso de los Slalom y Rally el cronometraje será llevado a cabo según la normativa de la Federación de automovilismo.

14. RESULTADOS

Las mangas se terminan oficialmente al final de la vuelta en la que la bandera a cuadros ha sido mostrada al vencedor. En el caso de las pruebas tipo Cross Country la bandera a cuadros se mostrará en primer lugar al ganador de la manga una vez superados los 40 minutos de la manga y rebase la línea de meta.

El vencedor de una manga es el corredor que franquea el primero la línea de llegada. Los corredores que le siguen serán parados cuando pasen la línea de llegada.

La toma de tiempos en la línea de control se registra en el momento que la parte más avanzada del Quad franquea dicha línea. En el momento de franquear la línea de control, el corredor deberá estar en contacto con el Quad. No estará clasificado el corredor que no ha franqueado la línea de llegada en los cinco minutos que siguen a la llegada del vencedor.

Cuando la manifestación se celebre en varias mangas, el vencedor de la misma es el corredor que ha obtenido el mayor número de puntos, independientemente del número de mangas que ha terminado.

En caso de empate, el número de mejores puestos será tomado en consideración. Si el empate persiste, los puntos conseguidos en la última manga determinarán la clasificación final.

15. CRITERIOS DE PUNTUACIÓN

El vencedor del Campeonato de Quad TT será el piloto que haya obtenido más puntos en la totalidad de las pruebas celebradas.

En caso de empate, se tomarán en cuenta los mejores puestos obtenidos en las diferentes mangas hasta desempatar.

Si a pesar de todo sigue el empate, se tomará en cuenta el mejor puesto de la manga que más cercana esté del final del Campeonato.

Además, se descontará un resultado de todas las pruebas realizadas de la temporada.

Mínimo de participantes:

Cualquier competición puede ser anulada si el número de inscripciones recibidas es insuficiente.

Para que una categoría tenga validez en una competición, a efectos de la Clasificación General, un mínimo de 1 piloto deberá tomar la salida en el evento.

Mínimo de competiciones puntuables.

Para que cualquier categoría tenga validez, a efectos de la Clasificación General, deberán celebrarse y ser válidas a efectos de puntuación, un mínimo de la mitad más una de las competiciones puntuables convocadas.

Todos los pilotos que participen en el Campeonato de Quad TT y para poder puntuar en el mismo deben hacer el 50% de las pruebas más una.

También es obligatorio para seguir el campeonato participar en al menos una prueba de las previstas en las islas menores.

Los pilotos que no se clasifiquen en las diferentes pruebas se les adjudicará 0 puntos en dicha prueba de cara al campeonato.

En este apartado hay que tener en cuenta que los organizadores de la mayoría de las pruebas que se realizan pertenecen a las federaciones de Automovilismo y en este sentido, la FCM podrá incorporar al calendario oficial cualquier prueba propuesta por estos y será válida a efectos de puntuación para los campeonatos.

Para que un piloto se clasifique tiene que superar el 75% de la prueba.

✓ **Slalom:** finalizar 3 mangas completas.

✓ **Rally:** finalizar el 75% de los tramos

✓ **Cross Country:** finalizar una de las mangas al completo además de completar 8 vueltas como mínimo en la otra

Las puntuaciones de Q1 PRO y Q2 se llevarán de manera independiente para que los pilotos de una categoría no resten puntos a los de otra y se vean perjudicados.

16. COMITÉ PARA LA RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS.

Dado la tipología del Campeonato de Quad TT, en el que se incluyen tres tipos de diferentes pruebas de velocidad y resistencia se crea un comité formado por los 2 primeros clasificados del Campeonato del año anterior, tanto de Q1 como de Q2.

Este comité estará encargado de solventar situaciones que no estén contempladas en el reglamento de la Federación de Automovilismo o Motociclismo y que nos puedan afectar directamente, teniendo autoridad para decidir en el acto y por mayoría la solución más eficaz posible. En caso de estar ausente alguno de los integrantes en dicha competición se irá al siguiente en el Campeonato y así sucesivamente.

17. PUNTOS PARA EL CAMPEONATO

Se concederán los puntos en cada manga a los corredores clasificados, según la escala siguiente:

Slalom y Cross Country

1º 25 Puntos

2º 22 Puntos

3º 20 Puntos

11º 10 puntos

12º 9 puntos

13º 8 Puntos

4º 18 Puntos	14º 7 Puntos
5º 16 Puntos	15º 6 Puntos
6º 15 Puntos	16º 5 Puntos
7º 14 Puntos	17º 4 Puntos
8º 13 Puntos	18º 3 Puntos
9º 12 Puntos	19º 2 Puntos
10º 11 Puntos	20º 1 Punto

Pruebas tipo Rally

1º 40 puntos	11º 23 puntos
2º 35 puntos	12º 22 puntos
3º 33 puntos	13º 21 puntos
4º 31 puntos	14º 20 puntos
5º 29 puntos	15º 19 puntos
6º 28 puntos	16º 18 puntos
7º 27 puntos	17º 17 puntos
8º 26 puntos	18º 16 puntos
9º 25 puntos	19º 15 puntos
10º 24 puntos	20º 14 puntos

Los resultados se considerarán oficiales al término del plazo de reclamaciones. Si una reclamación y/o apelación es (son) interpuestas, los resultados no podrán ser considerados como definitivos hasta tanto no sea tomada una decisión final por el órgano (los órganos) competentes.

18. RECLAMACIONES

Media hora, como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales provisionales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado), acompañando a cada reclamación un depósito de 300,00€ y haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de Licencia, el número de Salida y el motivo de la reclamación. Cada reclamación habrá de referirse a un solo caso y deberá ser formulada con carácter individual por el interesado. Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de 800,00€ para los quads de 4 tiempos o de 600,00€ para las de 2 tiempos.

Si el Quad reconocido es conforme, la cantidad de 500,00€ para los Quads de 4T o de 300,00€ para las 2T, será destinada al pago de los gastos ocasionados al equipo reclamado.

En el caso de estimarse como correcta la reclamación por parte del Jurado, el total del depósito será devuelta al reclamante.

Si la pieza de un Quad verificada resultase irregular y/o tras la decisión del Jurado subsistiera alguna duda sobre la misma, deberá ser retenida y precintada y/o marcada por los Comisarios Técnicos en presencia del piloto o persona autorizada por este, la pieza se identificará mediante una etiqueta firmada por el Comisario Técnico y el piloto o persona autorizada por este.

En caso de reclamación técnica o si por causa del resultado de una verificación técnica, en el momento en que el Jurado notifique oficialmente por escrito el acuerdo tomado, comunicará asimismo si existe obligación de notificar al Jurado la intención de presentar recurso de apelación contra su decisión (solo en el caso en que la pieza en litigio deba ser precintada). En ese caso, se dispondrá de 30 minutos a partir del momento de la notificación oficial para poder presentar recurso de apelación, en cuyo caso se deberá entregar un depósito de 800€ y presentar en el plazo de 2 días hábiles, ante la FCM, el escrito de recurso correspondiente.

La/s pieza/s motivo de litigio será/n precintada/s según lo expresado anteriormente y enviada/s al Comité de Disciplina y Apelación. La/s pieza/s retenida/s será/n devueltas al cierre de los procedimientos de reclamación o apelación.

Recurso de apelación:

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento Deportivo de la FCM en su artículo 119, todo concursante, piloto o pasajero, cualquiera que sea su nacionalidad, podrá recurrir contra las penalizaciones impuestas o las decisiones adoptadas por los Comisarios Deportivos, ante el Comité de Disciplina de la FCM.

Todo recurso deberá ser formulado por escrito, firmado por el interesado y acompañado de un depósito de 800,00€. El derecho de recurso expira a los quince días, plazos postales comprendidos, después de la fecha de comunicación de la resolución.

En el caso de recursos de apelación sobre temas técnicos, el plazo y forma de presentar el recurso será el expresado en el artículo anterior.

19. PREMIOS Y TROFEOS

19.1 Premios en cada competición

No existen premios en metálico para ninguna categoría.

Los trofeos a otorgar por los Clubes organizadores a los corredores clasificados en la Clasificación General de las Competiciones puntuables para cada categoría del CAMPEONATO QUAD TT serán los siguientes:

Trofeos para los tres primeros clasificados.

19.2 Premios al final del Campeonato.

A efectos de los campeonatos, se tendrá en cuenta lo establecido por la Asamblea General de La FCM:

- Trofeo y diploma para el primer clasificado.
- Diploma para el segundo y tercer clasificado.

En este sentido las categorías a tener en cuenta a efectos de clasificación general del campeonato de Canarias serán:

- Q1 PRO CAMPEONATO QUAD TT
- Q2 INICIACIÓN CAMPEONATO QUAD TT

20. REGLAMENTO PARTICULAR Y HORARIO TIPO

Debe ser conforme al reglamento Tipo de la FCM y disposiciones adicionales.

El Reglamento Particular de cada carrera puntuable deberá remitirse a la FCM 30 días antes de la celebración de la misma.

Los horarios provisionales se publicarán en la página web de la FCM.

Las categorías que optan a este Campeonato son:

- Campeonato Quad TT Q1 Pro.
- Campeonato Quad TT Q2.

21. REGLAMENTO TÉCNICO CAMPEONATO PROVINCIAL QUAD TT

21.1 VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS

- Verificaciones administrativas
- Verificaciones Técnicas
- Nivel sonoro
- Manetas
- Equipamiento y vestimentas de protección (pilotos)
- Neumáticos

VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS

Se desarrollarán el día antes de la competición en el caso de los Rallys y el mismo día de la prueba en el caso de Cross Country y Slalom.

2 1.2.1 Verificaciones Administrativas

El piloto deberá presentar su Licencia FCM homologada o Canaria del año en curso.

21.2.2 Verificaciones Técnicas

El piloto o su mecánico, debe presentar su propio vehículo, conforme a la reglamentación vigente.

En la Verificación técnica se controlará:

1. Casco
2. Números reglamentarios (fondo, color y tamaño) en los quads.
3. Nivel sonoro, precintándose el silencioso.
4. Manetas de embrague y freno
5. Chasis, que se puede precintar.
6. Ancho de vía.
7. Distancia entre ejes.
8. Longitud del quad.
9. Parrillas y cordaje.
10. Defensa delantera.
11. Desconector de corriente
12. Protector piñón de arrastre.

A la entrada a la zona de pre-parque, el comisario técnico efectuará un control de los precintos si los hubiese y de las marcas sobre el equipo de los corredores y silenciosos.

Inmediatamente después del final de la última manga, los tres primeros Quads de cada manga, más uno al azar, deberán ser depositados en el parque cerrado durante los 30 minutos siguientes a la llegada del vencedor. Si durante los entrenamientos o la carrera un comisario técnico constata un defecto en el quad y que el mismo pueda suponer un peligro para los otros corredores, lo notificará al Director de Carrera o a su adjunto; es su responsabilidad excluir dicho Quad de los entrenamientos o de la carrera.

Si ante una reclamación técnica no se presentan ante el Comisario Técnico, el piloto, el mecánico y el Quad, 30 minutos después de la notificación, el piloto será sancionado.

a) Verificación inicial:

- 117 db/A (115 dB/A +2 dB/A de tolerancia por la degradación del silencioso) para quads con motores de 4T.
- 114 db/A (112 dB/A +2 dB/A de tolerancia por la degradación del silencioso) para quads con motores de 2T.

b) Verificación final:

- 118 db/A (117 dB/A +2 dB/A de tolerancia por la degradación del silencioso) para quads con motores de 4T.
- 115 db/A (114 dB/A +2 dB/A de tolerancia por la degradación del silencioso) para quads con motores de 2T.

1.1 Manetas

Las manetas de freno y embrague deben, en principio, terminar en una esfera (diámetro de esta esfera 19 mm. mínimo). Esta esfera puede igualmente ser allanada, pero, en cualquier caso, los bordes deben estar redondeados (espesor mínimo de esta parte allanada 14 mm.).

Estas extremidades deben estar fijas de forma permanente y ser parte integrante de la maneta. Tanto la maneta del embrague como la del freno deben estar en perfecto estado de eficacia y de funcionamiento.

1.2 Equipamiento y vestimentas de protección

Durante los entrenamientos y carreras, los corredores deberán llevar pantalones largos (hasta los tobillos) y guantes de material resistente. Asimismo, deberán llevar botas de cuero o un material equivalente hasta las rodillas.

Con el fin de evitar rasguños, en caso de accidente, los brazos de los corredores deberán estar enteramente cubiertos por una vestimenta de protección de material apropiado.

En los entrenamientos y carreras, es obligatorio para todos los participantes portar un casco de protección homologado. El casco debe estar en buen estado, conservando su característica de seguridad, correctamente abrochado y bien ajustado a la cabeza del corredor.

Protección de los ojos. El corredor debe llevar colocadas las gafas protectoras a la salida de las correspondientes tandas de entrenamientos y mangas.

El piloto deberá ir provisto de rodilleras y peto integral o en su defecto peto y coderas. Se recomienda el uso del collarín cervical.

Vestimenta equipos, mecánicos y pilotos fuera de la pista.

Todos los corredores, mecánicos y miembros de los equipos deben de vestir de manera aseada, no estando permitido circular con el pecho descubierto por ninguna zona del circuito. En las zonas de acceso restringido (Paddock, zona de espera, zona de mecánicos...) sólo serán admitidas las personas que vistan convenientemente.

El calzado del tipo sandalia/chancas (con los dedos al aire) por razones de seguridad no están permitidos en las zonas de mecánicos ni la de espera.

UNA COMPETICIÓN COMIENZA EN EL MOMENTO DE LAS VERIFICACIONES Y FINALIZA CUANDO SE HAYAN CUMPLIDO LAS SIGUIENTES FORMALIDADES:

- LOS RESULTADOS FINALES HAN SIDO APROBADOS POR EL JURADO.
- TODOS LOS PLAZOS PARA FORMULAR RECLAMACIONES HAN SIDO CUMPLIDOS.
- TODOS LOS CONTROLES TÉCNICOS, DEPORTIVOS, ANTIDOPAJE, ETC. HAN SIDO EFECTUADOS.

QUEDA EXPRESAMENTE PROHIBIDO EL CONSUMO DE ALCOHOL, TABACO Y OTRAS SUSTANCIAS EN LAS ZONAS DEL ÁREA DEPORTIVA (BOXES, Paddock, PISTAS) DE ACUERDO A LAS INSTRUCCIONES DE LA SECRETARÍA DE ESTADO PARA EL DEPORTE Y LA REAL FEDERACIÓN MOTOCICLISTA ESPAÑOLA, ESTA

FEDERACIÓN PODRÁ REALIZAR CONTROLES PARA LA DETECCIÓN DE SUSTANCIAS PROHIBIDAS PARA LA PRÁCTICA DEPORTIVA.

EL DESCONOCIMIENTO DE ESTE REGLAMENTO POR PARTE DEL PILOTO ASÍ COMO DEL CÓDIGO DEPORTIVO DE LA FEDERACIÓN CANARIA DE MOTOCICLISMO, NO LE EXIME DE SU CUMPLIMIENTO.

TODA VIOLACIÓN DE ESTAS REGLAS SERÁ SANCIONADA CON LA EXCLUSIÓN. TODO LO NO CONTEMPLADO EN EL PRESENTE REGLAMENTO QUEDA SUJETO A LO ESTIPULADO POR LA F.C.M. Y LA R.F.M.E.

LA INTERPRETACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO ES COMPETENCIA DE LA FEDERACIÓN CANARIA, ASÍ COMO EL DE LOS REGLAMENTOS PARTICULARES DEL JURADO DE LA PRUEBA, QUE TIENE IGUALMENTE EL PODER DE RESOLVER CUALQUIER OTRA CUESTIÓN, NO PREVISTA EN ESTE REGLAMENTO.

ESTE REGLAMENTO QUEDA ABIERTO A POSIBLES CAMBIOS, LOS CUALES SERAN NOTIFICADOS MEDIANTE ANEXOS NUMERADOS.

LA INTERPRETACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO ES COMPETENCIA DE LA FEDERACIÓN CANARIA, ASÍ COMO EL DE LOS REGLAMENTOS PARTICULARES DEL JURADO DE LA PRUEBA, QUE TIENE IGUALMENTE EL PODER DE RESOLVER CUALQUIER OTRA CUESTIÓN, NO PREVISTA EN ESTE REGLAMENTO.

DEBIDO A QUE EN LA ACTUALIDAD LA MAYORÍA DE LA PRUEBAS EN LA QUE LOS QUADS PARTICIPAN SON ORGANIZADAS POR CLUBES O ESCUDERÍAS DE AUTOMOVILISMO, LAS NORMAS REFLEJADAS EN ESTE REGLAMENTO Y QUE AFECTAN A CIRCUITOS, HORARIOS, OFICIALES Y FORMATOS DE CARRERA PODRÁN SER MODIFICADOS PARA ADAPTARLOS A LOS SUYOS.