

# **COPA DE CASTILLA Y LEON**

## **VELOCIDAD 125**

### **Artículo 1 - TITULO Y GENERALIDADES:**

La F.M.C.L. convoca la Copa de Castilla y León de VELOCIDAD 125 2T/250 4T para el año 2017, que se regirá por su propio Reglamento Deportivo, por el de la RFME y por las siguientes normas, así como por las disposiciones complementarias que puedan ser debidamente aprobadas. Serán disputados en las competiciones y fechas que se señalen en el Calendario Deportivo Motociclista, pudiendo participar en la misma los pilotos con las licencias que se mencionan, estando dotada de los Trofeos y Premios que se indican.

### **Artículo 2 – CATEGORIAS:**

- CRITERIUM 125
- GP 125 / PRE GP 125 / MOTO 3 / PRE MOTO 3 / PROTOTIPOS 250 4T

### **Artículo 3 – CIRCUITOS**

Las manifestaciones de la Copa de Castilla y León de Velocidad 125 deberán estar organizadas en circuitos que previamente hayan sido inspeccionados y aprobados por la FMCL.

#### **3.1 Seguridad**

Se actuara siempre con el fin de garantizar la máxima seguridad.

#### **3.2 Asistencias médicas**

El Club organizador tiene la obligación de llevar como mínimo dos ambulancias con su personal sanitario, así como un medico preferiblemente traumatólogo, que deberán estar presentes en el circuito antes de empezar los entrenamientos.

### **Artículo 4 – INSCRIPCIONES:**

Las inscripciones y el pago de derechos correspondiente deberán efectuarse a través de los boletines facilitados por la FMCL.

**Los precios y plazos están reflejados en el apartado de tarifas de la web.**

Se aumentará en 5€ que se entregaran el día de la carrera como alquiler del circuito.

### **Artículo 5 - PARRILLA DE SALIDA:**

Se conformará de la siguiente manera:

- El número de puestos por línea de salida será de 3.
- La “pole position” deberá estar colocada en el extremo exterior derecho si la primera curva es a izquierda y en el exterior izquierdo si la primera curva es a derecha. Deberá estar pintada 2 m. retrasada con respecto a la línea de llegada de cronometraje (antena receptora cronometraje).
- En la misma línea de salida se dejará 1 m., como mínimo, a cada lado de cada una de las motocicletas y cada puesto se retrasará 1 m. con respecto a su precedente.
- Los emplazamientos de las líneas pares deberán estar emplazados entre las posiciones de las líneas impares.

- Un espacio de 4 m. debe separar a cada una de las líneas, esta distancia debe ser medida entre la primera posición de una línea y la primera de la línea siguiente.
- La posición de las motocicletas en la línea de salida se indicarán con un trazo blanco pintado sobre el suelo .
- El número total de puestos a pintar sobre la línea de salida será de 30.

## **Artículo 6 - PILOTOS:**

Podrán participar en esta Copa todos los pilotos con licencia Única C.E., Única ó Social Regional de Castilla y León y pilotos con licencia Única C.E. y Única de otras comunidades con convenio de las categorías Junior y Sénior.

## **Artículo 7 - TRANSPONDEDORES**

La FMCL facilitará a todos los pilotos un transponder para el cronometraje de la competición, al finalizar la prueba el piloto tiene la obligación de devolverlo, en caso de pérdida tendrá que abonar el importe de dicho transponder.

## **Artículo 8 – ENTRENAMIENTOS:**

### **8.1 Entrenamientos**

Cada categoría tendrá una sesión de entrenamientos de 20 min. Para poder tomar parte en las mangas de carrera, todos los pilotos deben tomar parte en los entrenamientos cronometrados.

Será aceptado un grupo de cómo máximo 30 pilotos por mangas, cuya selección se efectuará después de los entrenamientos cronometrados.

Será posible efectuar entrenamientos libres el día anterior, siempre y cuando el circuito los convoque.

### **8.2 Orden de la parrilla de salida en la competición**

El orden de los pilotos en la parrilla de salida quedara determinado por los resultados de los entrenamientos cronometrados.

### **7.3 En caso de lluvia**

Las carreras se declararan todas en mojado.

## **Artículo 9 - CARRERAS:**

### **9.1 Zona de pre-parque**

Todas las motocicletas deben estar en la zona de salida 5 minutos antes de la hora del comienzo de la manga. No cumplir con esta norma supondrá pérdida de posición a la última posición en parrilla.

### **9.2 Procedimiento de salida.**

Se efectuará con el motor en marcha.

El director de carrera dará orden de formar la parrilla de salida.

Una vez formada, su adjunto con una bandera roja pasando entre los pilotos, dará comienzo a la vuelta de calentamiento por filas.

Terminada la vuelta de calentamiento, los pilotos volverán a sus puestos con la rueda delantera de su motocicleta situada en la línea que define su situación en la parrilla de salida y se encontrarán con el juez de salida con la bandera roja situado en la primera fila de la parrilla.

Una vez completada la parrilla, el juez de salida con la bandera roja se retirará de la parrilla.

Se dará la salida subiendo una bandera nacional de abajo a arriba o bien con semáforo al apagarse la luz roja.

### 9.3 Adelantamiento en la salida

Se entiende que hay anticipación a señal de salida cuando exista un movimiento de la motocicleta antes de que se levante la bandera de salida o se apague la luz del semáforo. La penalización será de 10" a sumar en el tiempo total empleado por el piloto en su manga.

### 9.4 Medios de propulsión

Durante la carrera, las motocicletas solamente podrán desplazarse por su propia fuerza motriz, los esfuerzos musculares de su piloto o la fuerza de la gravedad.

### 9.5 Conducta durante la carrera

- Los corredores deben obedecer las indicaciones señalizadas mediante banderas.
  - Los corredores deben comportarse de una manera responsable que, deliberadamente, no represente ningún peligro para los demás competidores, participantes o público espectador, tanto en la pista como en los boxes, antes, durante y después de la carrera.
  - Los corredores únicamente deben circular por la pista y por la zona de boxes.
- En caso de abandono accidental de la pista, podrá 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 y que no le represente ninguna ventaja. Los oficiales pueden ayudar al piloto a retirar su motocicleta.
- Si un corredor tiene la intención de abandonar, debe situar su motocicleta en una zona que no represente peligro, y siempre siguiendo las indicaciones de los oficiales, los cuales pueden ayudar al corredor a retirar su motocicleta.
  - Si un corredor se encuentra con problemas en su motocicleta y como consecuencia de ellos debe retirarse de los entrenamientos o de la carrera, debe abandonar la pista y colocar su motocicleta 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 boxes, deben circular lo más separados posible de la zona ideal de trazada.
  - Los repostajes se efectuarán siempre con el motor parado. Nunca se podrá repostar la motocicleta en el pre-parque o en la pista.
  - Está terminantemente prohibido que los corredores transporten a otra persona en la motocicleta, ya sea por la pista como por la zona de boxes.
  - Está prohibido circular en sentido contrario al de la marcha, a menos que esto se haga bajo la indicación de un oficial.
  - No es posible la transmisión de ningún tipo de señal desde una motocicleta en marcha a ninguna persona o receptor, salvo las señales del emisor del cronometraje de la carrera, **de los sistemas denominados "lap timer", (siempre que no sean prohibidos expresamente por el cronometraje de la prueba)** y de los mensajes que, mediante la presentación de un panel, le son mostrados desde boxes a los corredores.
  - Esta permitido el uso de telemetría.
  - Está prohibido pararse en pista durante el transcurso de los entrenamientos y carrera.
  - Los ensayos de salida durante los entrenamientos están sólo autorizados siempre que esta práctica no represente peligro para los demás pilotos y para uno mismo.
  - Durante los entrenamientos, 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.

- Todos los pilotos, durante los entrenamientos ó carrera, así como sus acompañantes (mecánicos, responsable de menores, etc.) observarán un comportamiento correcto, tanto con otros pilotos como con mecánicos, cargos oficiales y público en general. De no ser así, el responsable será el piloto, y será contra éste sobre el que recaigan las acciones ó sanciones que estime oportunas la FMCL.
- Todo piloto que vaya sobre su motocicleta deberá ir provisto con la indumentaria apropiada (mono, casco, etc.).
- Ninguna persona que no sea el piloto, podrá pilotar una motocicleta de competición.
- Queda terminantemente prohibido el uso de pendientes, collares, colgantes, piercings, etc...
- Cualquier infracción a este artículo podrá ser sancionado con la EXCLUSIÓN.

## **9.6 Cambio de motocicleta**

No está permitido el cambio de motocicleta

### **Artículo 10 – COMPETICIONES:**

Las competiciones puntuables para la Copa de Castilla y León de Velocidad 125 se desarrollarán a:

- Dos mangas de 10 minutos más dos vueltas.

**PARA PODER REALIZARSE UNA COMPETICION, TIENE QUE HABER 8 PILOTOS INSCRITOS.**

### **Artículo 11 - DETENCIÓN DE UNA MANGA:**

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 no importa que momento de la primera mitad de la misma, ésta será recomenzada. Los pilotos se dirigirán directamente al parque de corredores, y la nueva salida será dada a la mayor brevedad posible.

El nuevo lugar en parrilla será adjudicado por el puesto que ocupaba la vuelta anterior al momento que haya sido mostrada la bandera roja.

El tiempo de duración de esta nueva manga quedará reducido en un 30% con respecto al tiempo reglamentariamente establecido.

Se autorizará el cambio de motocicleta. La elección final deberá hacerse antes de los 10 minutos de la nueva salida.

Los pilotos de reserva pueden tomar parte en la nueva salida si uno o varios de los participantes iniciales están en la imposibilidad de participar o han sido excluidos.

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

Si una manga es detenida después que haya transcurrido la primera mitad, la manga será considerada como terminada. El orden final estará determinado por la clasificación de los pilotos en la vuelta anterior a la que haya sido mostrada la bandera roja.

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.

### **Artículo 12 - 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.

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.

Estará prevista una zona, al lado de la pista, para las reparaciones durante las mangas.

Los corredores que la utilicen al incorporarse a la competición, deben detener su motocicleta antes de entrar en el circuito nuevamente. En esta zona específica, las únicas personas admitidas serán los mecánicos, que podrán proceder a las reparaciones, y los encargados de las señalizaciones. Los pilotos que entren en el parque de corredores con su motocicleta durante la competición no podrán reanudar la misma.

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.

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

### **Artículo 13 - SEÑALES OFICIALES:**

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

- Bandera Roja: Parada obligatoria para todo los pilotos.
- Bandera Amarilla, fija: Peligro, conducir lentamente (prohibido adelantar).
- Bandera Amarilla agitada: Peligro inmediato, aminorar la marcha, el piloto debe estar preparado para pararse, prohibido saltar y adelantar, puede haber personal de seguridad o cualquier otro obstáculo dentro del circuito. Cuando esta bandera se presente en una sección de saltos múltiples, los corredores deberán negociar cada salto por separado hasta que haya pasado la zona en cuestión. (Prohibido adelantar).
- Bandera amarilla con franjas rojas: Deterioro de la adherencia de la pista (Aceite/agua...)
- Bandera Azul, agitada: Atención, Vd. va a ser doblado por un piloto (facilite la Maniobra).
- Bandera de cuadros negros y blancos: Fin de carrera.

La salida será dada mediante sistema de semáforo (ver artículo 038.7.2).

En caso que por problemas técnicos no se pudiera utilizar el semáforo, éste será sustituido por la Bandera Nacional.

### **Artículo 14 - CRUCE DE LA LINEA DE CRONOMETRAJE (META)**

El tiempo en que una motocicleta cruza la línea de cronometraje debe registrarse cuando la parte más adelantada de la misma cruza la Línea de Llegada (Meta). En el momento del cruce de meta, el corredor deberá estar en contacto con la motocicleta.

La Línea de Llegada deberá estar debidamente balizada.

### **Artículo 15 – RESULTADOS:**

El vencedor de una manga es el piloto que franquea el primero la línea de llegada.

Los pilotos que le siguen serán parados cuando pasen la línea de llegada.

En el momento de franquear la línea de control, el piloto deberá estar en contacto con la motocicleta.

No estará clasificado el piloto que:

- a) No haya franqueado la línea de llegada en los cinco minutos que siguen a la llegada del vencedor,
- a) No haya cumplido las 3/4 partes del total de las vueltas efectuadas por el vencedor.

El vencedor de la misma es el piloto 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.

### **Artículo 16 – PUNTUACIONES:**

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

1° - 25 puntos	6° - 10 puntos	11° - 5 puntos
2° - 20 "	7° - 9 "	12° - 4 "
3° - 16 "	8° - 8 "	13° - 3 "
4° - 13 "	9° - 7 "	14° - 2 "
5° - 11 "	10° - 6 "	15° - 1 "

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

### **Artículo 17 – RECLAMACIONES:**

Media hora como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de la Competición o a los Comisarios Deportivos, acompañando a cada reclamación un depósito de **100,00 €** y haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de Licencia, el número de Salida y el motivo de la reclamación.

Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de **800,00 €**

Toda solicitud de **control de carburante** por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de **1.000,00 €**, efectuado al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado).

Si el análisis de carburantes da la razón al reclamante, el total del depósito será devuelto al reclamante y el reclamado tendrá que pagar los gastos de todos los controles efectuados.

En el caso de que el análisis de carburante de la razón al reclamado, la parte perdedora deberá pagar los gastos de todos los controles efectuados, deduciendo de estos gastos el importe de 700,00 € que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de la reclamación.

### **Artículo 18 - PREMIOS POR CARRERA Y DE LA COPA:**

#### **18.1 Por carrera**

No habrá premios en metálico para las pruebas puntuables para la Copa, excepto los trofeos a los tres primeros de la general.

#### **18.2 Por clasificación general en el final de la Copa**

1° - Trofeo y Diploma.

2° - Trofeo y Diploma.

3° - Trofeo y Diploma

Para obtener un premio hay que participar en la mitad más una de las pruebas del campeonato.

### **Artículo 19 - VERIFICACIONES TÉCNICAS:**

El corredor o su mecánico, además de su equipo, debe presentar su propia motocicleta, conforme a la reglamentación vigente de la FMCL.

Solo se permite la verificación de una sola motocicleta. Está prohibido el intercambio de motocicletas entre pilotos.

Toda motocicleta que haya tomado parte en una Carrera podrá ser verificada de acuerdo con las normas establecidas.

A criterio del jurado podrán pasar a parque cerrado para verificación final las motocicletas que éstos estimen oportuno.

Toda motocicleta que tome parte en una Carrera, a instancias del Director de Carrera o Comisario

### **Artículo 20 - REGLAMENTO TECNICO:**

#### **20.1 Reglamento Técnico categoría 125 Critérium.**

- Las motocicletas serán de libre comercialización homologada para calle, con carenados completos con quilla. La cilindrada es para motocicletas de 125 c.c. 2 tiempos, y no podrán ser automáticas.

- Preparación libre de motor.

- La horquilla debe ser la original, permitiéndose modificaciones y sustitución de los muelles interiores.

- Se le puede instalar un amortiguador de dirección, sin que este modifique su ángulo de giro.

- Amortiguador trasero libre.

- Frenos libres, no se admiten frenos de carbono.

- Solo se podrá usar gasolina sin plomo según el reglamento RFME y FIM.

- Las ruedas deben ser las homologadas para la motocicleta. El diámetro de la llanta será de 17”.

- Los neumáticos serán de tipo comercial, están permitido los de competición “slick” o “slick manipulados”.

- Todos los elementos y el aspecto exterior de la motocicleta deben ser de serie.

- Escape libre

- Carburador libre.

- Encendido libre.

- La refrigeración ha de ser por agua sin ningún tipo de aditivos.

- La bomba de agua no puede ser modificada ni sustituida, así como su accionamiento.

- Las manetas de freno y embrague deberán estar en perfecto estado acabando en una esfera de 19 mm de diámetro.

- Los dorsales y los fondos serán libres siempre y cuando el contraste a consideración del técnico sea legible, deberá llevar uno delantero y dos atrás (derecha e izquierda).

- Será obligatorio disponer de recuperador de líquidos.

#### **20.2 Reglamento Técnico categoría GP / PRE-GP 125 / MOTO 3 / PRE-MOTO 3 / PROTOTIPOS 250 4T**

- Las motocicletas serán de velocidad, con carenados completos con quilla. La cilindrada es para motocicletas de 125 c.c. 2 T ó 250 c.c. 4 T, no podrán ser automáticas

- El sistema de encendido el original homologado por el fabricante.

- El chasis debe ser el de origen y el basculante de libre preparación. Debe conservar el número de chasis claramente legible.
- La horquilla de libre preparación.
- Se le puede instalar un amortiguador de dirección, sin que este modifique su ángulo de giro.
- Amortiguador trasero de libre preparación con los apoyos originales.
- Frenos de libre preparación excepto los que son de carbono que no se permiten.
- Solo se podrá usar gasolina sin plomo según el reglamento RFME y FIM.
- Las ruedas deben ser las homologadas para la motocicleta. El diámetro de la llanta será de 17".
- Los neumáticos serán de tipo comercial, están permitidos los de competición "slick" o "slick manipulados".
- Todos los elementos y el aspecto exterior de la motocicleta deben ser de serie.
- Escape libre, con límite sonoro de 96 db/A +/-2, medida con una velocidad del pistón de 13 mts/seg.
- Carburador libre.
- Encendido original.
- La refrigeración ha de ser la original sin ningún tipo de aditivos.
- La bomba de agua no puede ser modificada ni sustituida, así como su accionamiento.
- El sistema de admisión de aire, toberas, caja de filtro, se permite modificar y eliminar cualquier elemento de los homologados. Las láminas son libres y el filtro libre se puede eliminar.
- Será obligatorio disponer de recuperador de líquidos