

REGLAMENT GENERAL COPA MEDITERRANI de
VESPA – LAMBRETTA 2011



REGLAMENTO GENERAL

- Artículo 1** CONVOCATORIA
- Artículo 2** ORGANIZACIÓN
- Artículo 3** SECRETARÍA de CARRERA
- Artículo 4** DURACIÓN de las CARRERAS
- Artículo 5** SEÑALES
- Artículo 6** LICENCIAS
- Artículo 7** LISTA DE EXCLUSIONES
- Artículo 8** CATEGORÍAS
- Artículo 9** EQUIPO
- Artículo 10** EQUIPAMIENTO de los PILOTOS
- Artículo 11** CONTROL MÉDICO
- Artículo 12** MOTOCICLETAS ADMITIDAS
- Artículo 13** REGLAMENTO TÉCNICO PARTICULAR
- Artículo 14** INSCRIPCIONES
- Artículo 15** VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS
- Artículo 16** VERIFICACIONES TÉCNICAS
- Artículo 17** COMPORTAMIENTO en PISTA
- Artículo 18** COMPORTAMIENTO en PIT LANE
- Artículo 19** COMPORTAMIENTO en BOXES
- Artículo 20** RELEVOS
- Artículo 21** REPOSTAJE de CARBURANTE
- Artículo 22** ENTRENAMIENTOS
- Artículo 23** BRIEFING
- Artículo 24** EQUIPOS CLASIFICADOS para la CARRERA
- Artículo 25** PROCEDIMIENTO de SALIDA
- Artículo 26** NEUTRALIZACIÓN
- Artículo 27** INTERRUPCIÓN DE LA CARRERA O DE LOS ENTRENAMIENTOS
- Artículo 28** NUEVA SALIDA DE UNA CARRERA
- Artículo 29** LLEGADA
- Artículo 30** VERIFICACIÓN FINAL
- Artículo 31** CLASIFICACIONES FINALES
- Artículo 32** PROCLAMACIÓN de VENCEDORES
- Artículo 33** PUBLICIDAD
- Artículo 34** PREMIOS
- Artículo 35** SUSPENSION o APLAZAMIENTO
- Artículo 36** RESPONSABILIDAD y SEGUROS
- Artículo 37** PENALIZACIONES
- Artículo 38** RECLAMACIONES
- Artículo 39** INTERPRETACIÓN y JURISDICCIÓN
- Artículo 40** ACEPTACIÓN y RENUNCIA
- Artículo 41** INSTRUCCIONES COMPLEMENTARIAS
- Artículo 42** APROVACIÓN DEL REGLAMENTO
- Artículo 43** PUNTUACIÓN CARRERA Y CAMPEONATO
- Artículo 44** EMPATE A PUNTOS AL FINAL DEL CAMPEONATO
- Artículo 45** CAMBIOS DE REGLAMENTO

REGLAMENT GENERAL COPA MEDITERRANI de VESPA – LAMBRETTA 2011



Artículo 1 – CONVOCATORIA

La Federación Catalana de Motociclismo convoca la siguiente COPA MEDITERRANI de VESPA - LAMBRETTA 2011, de acuerdo con el siguiente reglamento.

Esta carrera nace con el espíritu de proporcionar a los aficionados la posibilidad de participar en carreras con el único fin de divertirse, si bien es cierto que pueden valer a otros para entrenamiento siempre bajo el principio de respeto a aquellos que no son profesionales ni desean serlo.

Artículo 2 - ORGANIZACIÓN

A todos los efectos (información, publicidad, etc.), la Federación Catalana de Motociclismo, en lo sucesivo, la Organización.

Artículo 3 - SECRETARÍA de CARRERA

Antes del viernes y después del domingo será la sede de la Federación Catalana de Motociclismo. Durante la celebración de la carrera será la secretaría situada en el mismo circuito.

Artículo 4 - DURACIÓN de la CARRERA

La Copa constará de 4 carreras de 6 horas de duración.

Circuito Mora de Ebro	28-05-2011
Circuito Motorland	23-07-2011
Circuito Alcarras	27-08-2011
Circuito Parcmotor	05-11-2011

Artículo 5 - SEÑALES

Durante todo el desarrollo de la competición, los pilotos deberán observar y acatar rigurosamente las indicaciones según el reglamento general de la FCM y los reglamentos de la RFME anexos 021 y 022.

Artículo 6 - LICENCIAS

Pueden tomar parte en la prueba, pilotos federados con licencia autonómica. Los pilotos sin licencia deberán tramitar la credencial / seguro correspondiente 3 días antes de la prueba. Esta credencial puede ser anual o para una sola prueba. Edad mínima para participar: 15 años

Artículo 7- LISTA DE EXCLUSIONES

Artículo 8 – CLASES Y CATEGORÍAS

Se establecerán las siguientes categorías:

- Vespa y Clones **SERIES** chasis pequeño
- Vespa y Clones **SERIES** chasis grande
- Vespa y Clones **PROTOS** chasis pequeño
- Vespa y Clones **PROTOS** chasis grande
- Lambretta

En la verificación administrativa se debe de indicar en que categoría se desea participar, solamente se puede participar en una sola categoría.

Artículo 9 - EQUIPO

Todos los equipos estarán compuestos por dos, tres o cuatro pilotos, utilizaran una sola motocicleta en entrenos y en carrera.

Cada equipo designará un Jefe de Equipo, que puede ser uno de los pilotos. El Jefe de Equipo será el responsable ante la Organización y el Jurado a todos los efectos: 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, se deberá nombrar un sustituto para que en el caso de que éste sea requerido por el Jurado o el Director de Carrera y se encuentre pilotando durante un relevo, sea el sustituto quien tome la función. Entre otras, se le atribuyen las siguientes tareas:

- Formalizar las inscripciones.
- Realizar los trámites de verificaciones administrativas y técnicas.
- Comunicar la lista definitiva de pilotos.
- Comunicar los relevos que se efectúen.
- Comunicar los cambios de piezas, repostajes, etc.
- Firmar el acuse de recibo de los comunicados y sanciones.

REGLAMENT GENERAL COPA MEDITERRANI de VESPA – LAMBRETTA 2011



- Asistir al briefing pre-carrera.
- Presentar reclamaciones.

Artículo 10 - EQUIPAMIENTO de los PILOTOS

Durante el desarrollo de la competición, los pilotos deberán ir provistos de casco, guantes, botas y estar enteramente vestidos con mono de cuero. Todos estos elementos deberán ir perfectamente cerrados y abrochados. En caso de inclemencias meteorológicas, los pilotos podrán colocarse sobre los elementos anteriormente mencionados prendas contra el frío o el agua.

Cada piloto deberá llevar obligatoriamente durante todo el desarrollo de la competición un brazalete identificativo en la muñeca derecha.

Artículo 11 - CONTROL MÉDICO

Los pilotos podrán ser sometidos a un reconocimiento médico previo a la salida por el 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; con plena potestad para decidir sobre la vuelta a la competición de los participantes cuyo estado físico no sea el adecuado.

Queda prohibido a los pilotos el consumo de bebidas alcohólicas o drogas durante el desarrollo de la competición. El consumo de estas podrá ser motivo de expulsión de la competición.

Artículo 12 - MOTOCICLETAS ADMITIDAS

Las motocicletas admitidas serán cuyas características originales sea:

- Vespa y Clones
- Lambretta

Artículo 13 - REGLAMENTO TÉCNICO PARTICULAR

Se permite todo tipo de preparación y/o modificación que no ponga en peligro al resto de participantes, miembros de la organización o espectadores.

• SERIES

Se considerará serie, todos los modelos fabricados indicados anteriormente, en ellos se permitirá la libre modificación mecánica, siempre que se realice con material original, y este sea reconocible. El aspecto exterior deberá ser fiel al modelo original, pudiendo ser en Vespa, chasis grande o pequeño y en Lambretta el correspondiente.

Se reconocerá en esta categoría las cilindradas de 125 cc y 200 cc.

• PROTOS

Será igual a la categoría series, pero las modificaciones mecánicas son libres, así como la cilindrada, limitando solo el número de cilindros a uno y el diámetro de rueda a 10"

Todas las motocicletas deberán disponer de un sistema de paro fácil (run off) visible e indicado, preferible en el manillar.

Las modificaciones estéticas, cumplirán estricto control de seguridad no pudiendo presentar aristas cortantes, salientes ni elementos punzantes que puedan ser considerados peligrosos para el buen transcurso de la rodada.

Asimismo en todas las motocicletas deberán:

- A. Deberán desmontarse los faros, retrovisores, estriberas del pasajero y caballetes.
- B. No se permite el uso de calentadores de neumáticos en el pit lane o durante el procedimiento de salida. Sí se permite dentro del box o carpa.
- C. Todas las motocicletas tendrán que sustituir el líquido refrigerante por agua corriente o agua destilada.
- D. El depósito de combustible debe de rellenarse con espuma EXPOSAVE
- E. Todos los tapones de llenado y vaciado de aceites deben de precintarse.

Artículo 14 - INSCRIPCIONES

Se debe de realizar la inscripción a través de la página web de la federación catalana de Motociclismo www.fcm.cat
El precio por equipo es de 250 €.

Artículo 15 - VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

Las verificaciones administrativas tendrán lugar en la Oficina de Carrera u otro lugar designado por la organización el día de la prueba y/o en anterior. Este trámite deberá ser realizado por todos los pilotos miembros del equipo y acompañar los siguientes documentos:

1. Copia de las inscripciones realizadas por cada equipo.
2. Licencias y DNI de cada uno de los pilotos.
3. Resguardo del ingreso en concepto de derechos de inscripción de cada piloto.

REGLAMENT GENERAL COPA MEDITERRANI de VESPA – LAMBRETTA 2011



4. Una vez pasada la verificación, le será entregada la ficha de Verificación Técnica, los brazaletes identificativos, pases y los horarios previstos.

Artículo 16 - VERIFICACIONES TÉCNICAS

Las verificaciones técnicas preliminares tendrán lugar el mismo día de la prueba y/o en anterior.

Se revisarán todos los apartados especificados en el Reglamento Técnico Particular (art.13):

El funcionamiento de los sistemas de puesta en marcha y pare, los precintos y especialmente los extremos de cúpula, manillares, manetas, estriberas, etc.

Cada motocicleta deberá llevar mínimo 2 dorsales. Si un equipo no quiere llevar los dorsales con la publicidad obligatoria que da la organización y quiere llevar su propio fondo de Dorsal, deberá pagar 120 euros a la organización. No se permiten números de 3 cifras. Se establecerá una marca identificativa (precinto o pintura) para identificar las motocicletas que han pasado la verificación técnica. Ninguna moto podrá salir a pista sin este precinto. Durante el transcurso de la competición se podrán establecer de oficio cuantas verificaciones considere la Organización. Si existiesen infracciones con respecto a alguna motocicleta verificada, podrá ser sancionada con la EXCLUSIÓN a criterio de los Comisarios Deportivos. Si se encontrasen anomalías o deficiencias no fundamentales, se obligará a los participantes a solventarlas antes de volver a la carrera. Toda motocicleta no presentada a cualquier verificación técnica, prevista o designada de oficio, será considerada EXCLUIDA de la competición.

Artículo 17 - COMPORTAMIENTO en PISTA

Queda terminantemente prohibido circular en dirección opuesta al sentido de la carrera. En caso de incidente o avería, el piloto deberá inmediatamente dirigir su motocicleta fuera de pista, a lugar donde no represente peligro alguno para el normal desarrollo de la competición, y siempre fuera de la trayectoria del resto de los pilotos. Siempre que sea posible se dirigirá a la derecha de la pista con objeto de utilizar el vial de servicio interior. Si cuenta con material y herramientas abordo, podrá, una vez en el vial de servicio, proceder a su reparación.

En caso de que el piloto opte por dirigirse a boxees o línea de llegada (en la última vuelta) lo indicará a los oficiales de pista y utilizará los viales de servicio u otro viales de acceso rápido a los boxees (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 no podrá recibir ayuda exterior de ningún tipo (incluida la Organización), bajo pena de sanción.

Cuando un incidente en carrera deje una motocicleta o sus restos en lugares que conlleven un riesgo para el resto de los 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, los Comisarios Deportivos, el Director de Carrera, sus Adjuntos o los Oficiales de Pista.

En el caso que un piloto sufra una salida de pista, los Oficiales de Pista u otros Cargos Oficiales de la organización podrán facilitarle ayuda a fin de que regrese ésta, siempre que, a su juicio, las circunstancias de la carrera lo permitan y que las condiciones de la moto y del piloto lo permitan. La reincorporación a la carrera deberá realizarse por el mismo punto donde se había producido la salida.

En ningún caso un equipo podrá tener más de una moto en pista o pit lane y, en el caso de cambio de moto, una deberá permanecer en el interior del box o carpa y ambas deberán estar verificadas.

El abandono de una motocicleta en cualquier lugar del circuito, salvo en caso de que por accidente el piloto deba ser trasladado por las asistencias sanitarias, será motivo de sanción. Este piloto (si el servicio médico lo estima oportuno) u otro del equipo podrá recoger la motocicleta y continuar en carrera, siempre y cuando se cumpla la normativa de tiempos de relevos, y la moto se encuentren en buen estado, debiendo llevar en perfecto estado, entre otras cosas, estriberas, manetas, pedal de freno y cambio.

El Director de Carrera o sus Adjuntos podrán detener una motocicleta cuyo piloto haya cometido una infracción o cuyo estado pueda constituir un serio peligro para el propio piloto o para el resto de los participantes. Una bandera negra o negra con círculo naranja y el dorsal de la motocicleta mostrados en la línea de llegada indicarán al piloto que debe detenerse.

Si tras dos vueltas el piloto no se detuviese en boxes, la Organización se dirigirá al Jefe de Equipo para que éste ordene el paro inmediato de su motocicleta. Los motivos de esta decisión serán debidamente comunicados al Jefe del Equipo.

No está permitido colocar en las motocicletas cualquier elemento que no llevase durante la verificación técnica; ejemplo cámaras de video, etc. De este modo, se permite la utilización de elementos como lap-timers o similares,

REGLAMENT GENERAL COPA MEDITERRANI de VESPA – LAMBRETTA 2011



siempre que pasen la verificación técnica.

Artículo 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 sólo podrán permanecer en los boxees y pit lane las personas debidamente acreditadas. En el pit lane está terminantemente prohibida la circulación de menores de 16 años. La Organización, de oficio o a petición de un Jefe de Equipo, podrá hacer desalojar de estas zonas a todas aquellas personas cuya permanencia no esté debidamente justificada.

En el pasillo de señalización podrán permanecer un máximo de cuatro personas acreditadas por equipo, para tareas de información, cronometraje, etc. En cualquier caso deberán situarse exclusivamente frente al box asignado. No podrán depositar ni instalar ningún elemento que dificulte la circulación fluida de personas por dicho pasillo, ni fijar a la barandilla o el muro cualquier elemento que sobrepase la vertical de la barandilla que da al pit lane ni la vertical del muro que da a pista. Las conexiones a las tomas de corriente eléctrica situadas en el muro (compartidas por los equipos) deberán ofrecer garantías de seguridad. Ningún cable podrá cruzar el pit lane. Está terminantemente prohibido fumar, encender fuego o depositar recipientes de gas en la zona de boxees y pit lane. Mientras no se esté realizando una asistencia sobre la motocicleta, el área de trabajo del pit-lane deberá permanecer limpia de materiales, herramientas y objetos.

Sólo se permiten las siguientes asistencias sobre la motocicleta en el área de trabajo del pit lane: repostajes, operaciones de mantenimiento y reglajes externos (transmisión secundaria, cables, frenos, neumáticos). Otras intervenciones supondrán una reparación y deberán realizarse en el interior del box. En el caso de que una intervención sobre la moto suponga un derrame de líquidos, aceite o combustible sobre el suelo del pit lane, la motocicleta no podrá ser puesta en marcha hasta haber limpiado perfectamente tanto la motocicleta como la zona afectada.

Para poner el motor en marcha y retornar a la pista, en el caso de no utilizar medios mecánicos propios, dos personas podrán ayudar al piloto (sobre la moto) a empujar la motocicleta hasta el final de pit lane (semáforo de salida del pit lane). Está prohibida la puesta en marcha con baterías adicionales.

Si un piloto a la salida de su box tiene problemas en su motocicleta en el carril de aceleración, podrá retornar hacia su box con el motor parado, por la zona de trabajo y bajo la protección de un Oficial de Boxees, sin efectuar ninguna maniobra que suponga peligro para el resto de los participantes. Esta maniobra no será penalizada.

Los pilotos que se dirijan al final del pit lane para retornar a pista deberán observar las señales del semáforo de salida, y en su entrada a pista controlar el paso de otras motocicletas.

Artículo 19 - COMPORTAMIENTO en BOXES

En las paradas en el box o pit lane, el piloto deberá en todos los casos parar el motor de la motocicleta, el cual podrá ser puesto en marcha momentáneamente para pruebas o reglajes. La puerta del box de acceso a pit lane deberá permanecer siempre abierta; por el contrario, la del parque de corredores (paddock) deberá permanecer siempre cerrada.

Todo cambio de aceite y limpieza del motor se realizará sobre un recipiente y dentro del box.

Después de esta operación el Jefe de Equipo se cuidará de que el área utilizada quede perfectamente limpia. Las reparaciones en las que tenga que intervenir con soldadura de cualquier tipo deberán realizarse obligatoriamente en el box asignado por la Organización, cuyo acceso se realizará por el parque de corredores. La maquinaria y el material de soldadura deberán ser aportados por los participantes. La pieza o motocicleta (sin el depósito) será trasladada a dicho box para ser reparada bajo el control de un Oficial Técnico de la Organización.

Un mal comportamiento de los acompañantes o mecánicos en boxees o pit-lane será siempre responsabilidad del equipo, y por tanto sancionable.

Artículo 20 – RELEVOS

En las paradas en el box o pit lane, para relevos o cualquier otro motivo, el piloto deberá en todos los casos parar el motor de la Motocicleta.

Las motocicletas deberán ser conducidas por todos los pilotos del equipo, siendo libre el orden de pilotaje, con la salvedad que la salida corresponderá al piloto que muestre el brazaleta amarillo. Ningún piloto podrá rodar más de: 70 minutos, todo piloto debe de descansar el 50% del tiempo que haya estado en pista.

REGLAMENT GENERAL COPA MEDITERRANI de VESPA – LAMBRETTA 2011



Los relevos sólo se podrán realizar en la puerta de boxees de pit-lane designada a cada equipo, salvo en caso de caída que podrá continuar otro piloto, desde la puerta del box, si el piloto caído no pudiera continuar.

Cuando un equipo, por causa de fuerza mayor, se encuentre con un solo piloto tras verificación administrativa, este podrá realizar toda la carrera él solo, respetando el tiempo máximo de conducción ininterrumpida y el tiempo de descanso.

Artículo 21 - REPOSTAJE de CARBURANTE

El carburante utilizado por las motocicletas será costeado por cada uno de los equipos participantes. En las operaciones de reportaje no podrán participar más de 4 personas, sin contar los pilotos que suban o bajen. Quedan prohibidos aquellos sistemas de repostaje que, a juicio de los oficiales de pit lane, puedan originar situaciones de peligro para sus propios usuarios y para el resto de equipos.

La frecuencia en los repostajes es libre. La operación de repostaje deberá realizarse en la puerta de boxes de pit-lane designada a cada equipo. Todo repostaje fuera de esta zona será sancionado. Durante la operación de repostaje, la motocicleta deberá tener el motor parado y estará situada sobre caballete central de manera que permanezca estable verticalmente sin necesidad de ayuda. El piloto no puede estar sobre la motocicleta. Las operaciones de repostaje y las de mantenimiento, limpieza o reparaciones no podrán llevarse a cabo simultáneamente. Durante el reportaje todos los miembros del equipo deben estar a 2 metros de la motocicleta excepto las 2 personas encargadas de la operación. Está expresamente prohibido el repostaje mediante el cambio de depósito.

Para la operación de reportaje es recomendable la utilización de ropa ignífuga.

La cantidad máxima de combustible almacenado en el interior del box tanto durante los entrenos como durante la carrera no deberá superar, en ningún caso, los 50 litros. Este carburante deberá ser almacenado obligatoriamente en contenedores metálicos y de un máximo de 25 litros cada uno.

Artículo 22 - ENTRENAMIENTOS

Los entrenamientos tendrán lugar el mismo día de la prueba y la duración mínima será de 30 minutos cronometrados; pudiendo hacer los entrenamientos cualquier piloto del equipo.

Artículo 23 - BRIEFING

Todos los Jefes de Equipo y pilotos deberán asistir al briefing convocado por la Organización, donde se realizará un control de firmas. La no asistencia a este briefing será penalizada relegando al equipo al final de la parrilla de salida comenzando por el equipo mejor clasificado.

Artículo 24 - EQUIPOS CLASIFICADOS para la CARRERA

El orden de salida de los equipos se determinará en función del mejor tiempo realizado en una vuelta por uno de los pilotos de cada equipo, según la clasificación general. En el caso de que varios equipos hayan realizado idéntico tiempo, se dará prioridad al segundo mejor tiempo durante los entrenamientos cronometrados.

Artículo 25 - PROCEDIMIENTO de SALIDA

La salida será tipo Le Mans. Sólo podrán ser admitidas en la salida las motocicletas clasificadas que lleven los precintos y marcas efectuadas por los Comisarios Técnicos.

Todas las motocicletas clasificadas para tomar la salida, con el piloto designado a tal efecto, deberán acceder a la línea de salida y ocupar su posición. Una vez en línea de salida, quedarán totalmente prohibidas las reparaciones o reposición de carburante.

En el caso de que una motocicleta situada en línea de salida necesitase una reparación, deberá acceder al pit lane por las puertas de acceso que se designen al efecto. Estas reparaciones deberán tener lugar en el box correspondiente a cada equipo.

Un piloto o mecánico del equipo deberá permanecer como ayudante junto a la motocicleta desde el cartel de 1 minuto para la vuelta de calentamiento hasta la salida de la prueba. El ayudante podrá sostener la motocicleta únicamente por la parte posterior de la misma, sin que en ningún caso su posición sobrepase el asiento del conductor, pero no podrá ayudar en la puesta en marcha de la misma ni pisar la pista después de dar la salida. Cada piloto deberá poner el motor en marcha e iniciar las vueltas de calentamiento. Todas las motocicletas se alinearán detrás del Safety Car, una tras otra, conservando su posición de salida.

En caso de no haber podido iniciar la vuelta de calentamiento, deberá entrar en boxees por la salida de pit lane a pista

REGLAMENT GENERAL COPA MEDITERRANI de VESPA – LAMBRETTA 2011



(en todos los casos con motor parado). Posteriormente, podrá tomar la salida retardada. Después del paso de la totalidad de las motocicletas por delante del final de pit lane, se dará una salida retardada con semáforo verde a los pilotos que estén esperando.

Si un piloto tiene problemas mecánicos, deberá dirigirse inmediatamente a su box. Queda estrictamente prohibido situarse en parrilla de salida con la intención de retrasar la salida. En el caso de llegar con retraso a parrilla de salida, después de haber llegado los Safety Car, deberá obligatoriamente dirigirse al pit lane, desde el cual podrá tomar la salida retardada.

La salida de cada una de las pruebas será dada mediante bandera. Cada piloto deberá correr hasta su motocicleta, poner el motor en marcha e iniciar 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 la salida, será sancionado. El ayudante sólo puede sostener la motocicleta. Toda 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, solo el Director de Carrera mediante una bandera verde podrá autorizar la ayuda de Oficiales para empujar la motocicleta. Si a pesar de esta ayuda, el piloto no ha podido poner en marcha su motocicleta antes de llegar al final de pit lane o en el minuto siguiente a la salida, deberá dirigirse a su box con el motor parado, bajo la ayuda y control de los Comisarios de Boxees. 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 con semáforo verde a los pilotos que estén esperando. Todas las infracciones serán comunicadas lo antes posible a los Jefes de Equipo.

Artículo 26 - NEUTRALIZACIÓN

Si durante la carrera se produjese un incidente (condiciones atmosféricas, accidente grave o cualquier otra causa) que comprometiera la seguridad, o hiciese imposible el desarrollo normal de la misma, el Director de Carrera podrá decidir la neutralización utilizando un vehículo de seguridad (Safety Car).

Cuando este vehículo entre en pista, y a partir de ese momento, en los puestos de control se mostrará bandera blanca y/o el cartel con la indicación "S C".

El vehículo de seguridad, con sus rotativos destellantes encendidos, se incorporará al circuito siempre desde la salida del pit lane, sin importar dónde se encuentra el líder de la carrera. Todos los pilotos se alinearán detrás del vehículo de seguridad. Todo adelantamiento está prohibido.

Durante la intervención del Safety Car, las motocicletas en carrera podrán detenerse en sus boxees, pero sólo podrán volver a la pista en los espacios de tiempo en que el semáforo de final de pit-lane se encuentre con luz verde. El semáforo solo permanecerá encendido en verde durante breves instantes (unos 10 segundos) tras el paso del último participante que se encuentre en la fila que sigue al Safety Car.

Cuando el Director de carrera considere que las causas que originaron la neutralización han sido solucionadas, ordenará al Safety Car retirarse. Los pilotos no podrán adelantar hasta rebasar por primera vez la curva de final de recta y solo una vez que el Safety Car abandone la pista. Todas las vueltas cubiertas mientras se encuentra el vehículo de seguridad en operación contarán para la clasificación de la carrera.

Artículo 27. INTERRUPCIÓN DE LA CARRERA O DE LOS ENTRENAMIENTOS

Cuando fuera necesario interrumpir la carrera o los entrenamientos a causa de una obstrucción de la pista por un accidente, o a causa de las condiciones atmosféricas u otras razones que hicieran imposible su continuación, el Director de Carrera ordenará que una bandera roja sea desplegada en la línea de salida. Simultáneamente, otras banderas rojas serán desplegadas en todos los puestos de Comisarios de Pista y la luz roja será encendida en el semáforo de salida de pit lane.

La decisión de parar la carrera o los entrenamientos puede ser tomada únicamente por el Director de Carrera. Cuando la señal de parar la carrera ha sido dada: Todos los pilotos reducirán su velocidad, estando prohibido adelantar bajo pena de exclusión. Todos los participantes deben tener en cuenta que:

- 1) Otros pilotos o vehículos de intervención podrán encontrarse en la pista.
- 2) El circuito puede encontrarse completamente bloqueado u obstruido a causa de un accidente.
- 3) Las condiciones atmosféricas habrán podido convertir el circuito en intransitable a gran velocidad.

Durante los entrenamientos, todos los pilotos regresarán lentamente a sus boxees respectivos, y las motocicletas que

REGLAMENT GENERAL COPA MEDITERRANI de VESPA – LAMBRETTA 2011



hayan quedado abandonadas en el circuito serán recuperadas y transportadas al paddock para ser entregadas a los equipos.

Durante la carrera, todos los pilotos deberán volver lentamente a la parrilla, al pit lane o al parque cerrado, según las instrucciones de los Comisarios de pista, sabiendo que la clasificación de la carrera hasta ese momento será la clasificación del final de la vuelta anterior a aquella en el transcurso de la cual ha sido dada la señal de parada, incluyendo las eventuales penalizaciones en tiempo en las que hubieran 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 la señal de parada sea dada.

CASO A: Menos de dos vueltas completas. Para la nueva salida, se aplicará el artículo 29.1.

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 artículo 29.2

CASO C: Cuando se han cubierto dos tercios o más del total del tiempo de la carrera. Los pilotos se dirigirán directamente hacia el parque cerrado, y la carrera se considerará terminada cuando el vehículo en cabeza haya sobrepasado la línea por penúltima vez, antes de que la carrera haya sido interrumpida.

Si una carrera es suspendida a causa de los casos previstos en el presente 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.

Artículo 28.- NUEVA SALIDA DE UNA CARRERA

28.1. Caso A

- a) La salida original será considerada nula y sin valor.
- b) La longitud de la nueva carrera será la distancia designada por la organización.
- c) Las motocicletas deberán ser depositadas en el parque cerrado; todas las motocicletas, tanto las que estén en carrera como las que estén paradas en los boxees por reparación, relevo o repostaje.
- d) La Organización deberá informar a todos los participantes de la hora de la nueva salida.
- e) El puesto de cualquier motocicleta que no pueda tomar la nueva salida quedará vacante.
- f) Los pilotos calificados para la carrera serán admitidos a la nueva salida en sus posiciones de parrilla de origen.

28.2. Caso B

- a) La carrera será considerada como realizada en dos partes, considerándose acabada la primera cuando el vehículo de cabeza haya franqueado la Línea por última vez antes de que la carrera se haya parado.
- b) La duración de la segunda parte será la designada por la organización. La clasificación de la carrera total será establecida por la suma de los resultados de las partes.
- c) La parrilla para la segunda parte será una parrilla standard con los pilotos colocados en su orden de clasificación al final de la primera parte.
- d) Todas las motocicletas volverán o boxees.
- e) La Organización deberá informar a todos los participantes de la hora de la nueva salida y la duración de la segunda parte de la carrera.
- f) Los equipos podrán realizar sobre sus motocicletas cuantas operaciones estimen oportuno dentro de sus boxees.
- g) Solamente serán admitidas a la nueva salida las motocicletas que no hubieran abandonado la carrera en la primera parte.

28.3. En los casos A) y B):

Si no fuera posible concluir la carrera, se adjudicarán los trofeos según la clasificación anterior al último paso por meta.

Artículo 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 franqueen la línea de llegada una vez finalizada la carrera, deberán efectuar todavía una vuelta completa a la pista a velocidad moderada sin detenerse salvo en caso de avería.

Seguidamente conducirán inmediatamente sus motocicletas al parque cerrado, donde permanecerán estacionadas a disposición de los Comisarios Técnicos para su verificación, prohibiéndose cualquier manipulación de la motocicleta desde el momento de la llegada de carrera hasta su salida del parque cerrado. El parque cerrado estará claramente señalizado.

Artículo 30 - VERIFICACIÓN FINAL

Una vez terminada la carrera y depositadas las motocicletas en el parque cerrado, los Comisarios Técnicos procederán a las pertinentes comprobaciones, ya sea de oficio o como consecuencia de reclamaciones. No depositar la motocicleta en el parque cerrado, implica la EXCLUSIÓN. En el caso de verificación de oficio o reclamación, la motocicleta objeto de la misma podrá ser trasladada al local previsto a tal efecto por la Organización para su comprobación.

REGLAMENT GENERAL COPA MEDITERRANI de VESPA – LAMBRETTA 2011



El equipo objeto de una reclamación o de una verificación de oficio deberá poner a disposición de los Comisarios Técnicos, como máximo 30 minutos después de finalizada la carrera, los mecánicos y medios oportunos para proceder a un eventual desmontaje de la motocicleta. Las irregularidades comprobadas en la verificación final podrán implicar la EXCLUSIÓN.

Artículo 31 - CLASIFICACIONES FINALES

La clasificación se establecerá en orden al mayor número de vueltas completadas.

Será condición ineludible para clasificarse rebasar la línea de meta dentro de los 5 minutos siguientes después de haberse mostrado la bandera a cuadros por primera vez. En caso de final prematuro de la carrera, la clasificación será establecida en base al último paso completo de todos los pilotos siempre que entren por sus medios en el parque cerrado.

En el caso de que varias motocicletas, al término de la carrera, se encuentren en la misma vuelta, la clasificación se establecerá teniendo en cuenta el orden de paso de los participantes en la vuelta completa precedente al cumplimiento del tiempo total.

La clasificación será considerada oficial en el momento que sea aprobada por el Jurado y publicada en el tablón oficial de anuncios.

Artículo 32 - PROCLAMACIÓN de VENCEDORES

El acto de proclamación de vencedores tendrá lugar al final de la prueba. Todos los ganadores que suban al podio, deberán llevar la gorra de Michelin.

Artículo 33 - PUBLICIDAD

La Organización desea contar con cualquier club, peña u organismo que pueda hacer pública la existencia de esta prueba para el uso y disfrute de los aficionados y pilotos.

Será obligatorio llevar la publicidad que designe la organización, en caso de no aceptar-la se deberá de abonar la subvención recibida de 150€.

Artículo 34 – PREMIOS Y PUNTOS

Con carácter general, la Organización otorgará TROFEOS a los tres primeros equipos clasificados de cada categoría.

Artículo 35 - SUSPENSIÓN o APLAZAMIENTO

La Organización se reserva el derecho, si circunstancias excepcionales le obligaran a ello, a suspender o aplazar la prueba, sin obligación de indemnización a los participantes, devolviéndose los derechos de inscripción a éstos, a excepción de aquellos que estuvieran conformes con una segunda fecha señalada, dando cuenta inmediata a las autoridades federativas sobre dichas circunstancias.

Artículo 36 - RESPONSABILIDAD y SEGUROS

La Organización declina toda responsabilidad por los accidentes de que puedan ser causantes o víctimas los pilotos, mecánicos, asistencia o público en general, así como motocicletas, accesorios y demás materiales, ya sea por ésta o cualquier otra causa, y que se produzca con ocasión del desarrollo de la competición.

No obstante, la posesión de licencia federativa nacional (homologada) o territorial (homologada) cubre a los pilotos de los eventuales riesgos que conlleva la participación en esta competición.

Por su parte, la Organización tiene suscrito un seguro de responsabilidad civil sobre los participantes, oficiales y público en general en caso de accidente ocurrido en el transcurso de la manifestación, según se estipula en el Código Deportivo de la FIM (art. 110.1).

Artículo 37 - PENALIZACIONES

Corresponde al Jurado o al Director de Carrera sancionar las infracciones del presente reglamento, Códigos Deportivos o 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.

Artículo	Infracciones	Sanciones
5	Adelantar con señales de peligro	Stop&go a Exclusión
9	No comunicar las reparaciones o cambios de piezas	Advertencia a Exclusión
10	No portar los brazaletes o pulseras	Advertencia a Exclusión
11	No superar los controles médicos	Exclusión
13	Cambio de piezas no autorizadas	De 1 vuelta a Exclusión
16	No superar las verificaciones administrativas	Exclusión

REGLAMENT GENERAL COPA MEDITERRANI de VESPA – LAMBRETTA 2011



17	No presentarse a las Verificaciones Técnicas	Exclusión
17	No superar las verificaciones técnicas	Exclusión
18	Conducta antideportiva	Exclusión
18	Circular en sentido inverso al de carrera	Exclusión
18	Abandonar la motocicleta	Advertencia a Exclusión
18	No respetar el límite de velocidad en los viales	De 1 vuelta a Exclusión
18	Tener 2 motos en pit-lane	1 vuelta
18	No respetar el límite de velocidad en pit lane	Advertencia a Exclusión
19	Más de 5 personas en el pasillo de señalización	Advertencia a Exclusión
20	Mantener el motor en marcha en las paradas en box	Advertencia a Exclusión
20	Realizar los relevos fuera de la zona asignada	Advertencia a 1 vuelta
20	Incumplir los tiempos de relevos	Stop&go a X vueltas
21	Repostar sin parar el motor	De 1 vuelta a 4 vueltas
21	Repostar fuera de las zonas asignadas	De 1 vuelta a Exclusión
23	No asistir al briefing pre-carrera	10 puestos atrás en la parrilla de salida
21	No mantener el orden y la limpieza en pit lane y box	Advertencia a Exclusión
25	Piloto en movimiento o fuera de lugar en la salida	Stop&go a 4 vueltas
25	Recibir ayuda no autorizada en la salida	Stop&go a 4 vueltas
25	Miembro del equipo que pise la pista tras dar bandera de salida	De 1 vuelta a 4 vueltas
26	Adelantar al Safety Car durante las neutralizaciones	De 4 vuelta a Exclusión
26	Adelantar o no circular en línea detrás del Safety Car	Stop&go a 4 vueltas
29	No ingresar la motocicleta en parque cerrado	Exclusión
29	No poner a disposición de los Comisarios Técnicos los medios y/o mecánicos en un plazo de 30 minutos tras la finalización de la carrera	Exclusión
33	Incumplir una sanción económica	Exclusión

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

Todas las sanciones impuestas a los equipos serán comunicadas de inmediato al Jefe de equipo por la Organización mediante el Servicio de Atención a los participantes (Torre de control). Las sanciones económicas deberán ser pagadas en el momento de ser comunicadas oficialmente. El impago supondrá la EXCLUSIÓN del equipo. Los derechos sobre las sanciones económicas quedan a disposición de la Organización.

Artículo 38 - RECLAMACIONES

Según artículo reglamento general de la Federación Catalana de Motociclismo Art. 11.

Recurso de Apelación, según artículo reglamento general de la Federación Catalana de Motociclismo Art. 11.1.

Artículo 39 - INTERPRETACIÓN y JURISDICCIÓN

La competición se desarrollará conforme al presente Reglamento y al reglamento particular de cada una de las pruebas. En lo referente a los puntos no reflejados por este reglamento se aplicará el Código Deportivo Internacional de la FIM, RFME y FCM. Corresponde a los Comisarios Deportivos en primera instancia, y a la FCM en segunda 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.

Artículo 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 todas las decisiones y sanciones adoptadas por la FCM, el Jurado y la Organización.

Independientemente de las prescripciones del Código Deportivo de la FIM, los equipos y pilotos, por el sólo 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 alguna otra causa no prevista en el Código FIM, por todos los daños a los que podrían estar expuestos como consecuencia de todo acto u omisión por parte de la Organización, sus representantes u oficiales, en la aplicación de estos reglamentos o de aquellos que podrían establecerse a continuación, o por las causas que pudieran derivarse.

Artículo 41 - INSTRUCCIONES COMPLEMENTARIAS

REGLAMENT GENERAL COPA MEDITERRANI de VESPA – LAMBRETTA 2011



Como anexo o anexos al presente Reglamento, la Organización facilitará con la debida antelación a los participantes unas instrucciones complementarias a efectos de una mejor aplicación del mismo. Estas instrucciones complementarias serán de obligado cumplimiento para los participantes.

Artículo 42 - APROBACIÓN del REGLAMENTO

El presente Reglamento se propondrá para su aprobación en la Federación Catalana de Motociclismo.

Artículo 43 – PUNTUACIÓN CARRERA

1º 25 Puntos	6º 10 Puntos	11º 5 Puntos
2º 20 Puntos	7º 9 Puntos	12º 4 Puntos
3º 16 Puntos	8º 8 Puntos	13º 3 Puntos
4º 13 Puntos	9º 7 Puntos	14º 2 Puntos
5º 11 Puntos	10º 6 Puntos	15º 1 Punto

Todas las carreras tendrán la misma puntuación independientemente de su duración.

Artículo 44- EMPATE A PUNTOS AL FINAL DEL CAMPEONATO

Según artículo 13 del reglamento general de la Federación Catalana de Motociclismo.

Artículo 45- CAMBIOS DE REGLAMENTO

La organización se guarda el derecho de hacer algún cambio en el reglamento y será publicado como anexo numerado a este reglamento.