

REGLAMENT ESPORTIU COPA CATALANA DE RESISTÈNCIA DE CLÀSSIQUES D'ASFALT 2012.

- Art. 1.- CONVOCATÒRIA.**
- Art. 2.- ORGANITZACIÓ.**
- Art. 3.- SECRETARIA de CARRERA.**
- Art. 4.- DURADA de les CARRERAS.**
- Art. 5.- SENYALS.**
- Art. 6.- LLICÈNCIES.**
- Art. 7.- LLISTA DE EXCLUSIONS.**
- Art. 8.- CATEGORIES.**
- Art. 9.- EQUIP.**
- Art. 10.- EQUIPAMENT dels PILOTS.**
- Art. 11.- CONTROL MÈDIC.**
- Art. 12.- MOTOCICLETES ADMESES.**
- Art. 13.- REGLAMENT TÈCNIC PARTICULAR.**
- Art. 14.- INSCRIPCIONS.**
- Art. 15.- VERIFICACIONS ADMINISTRATIVES.**
- Art. 16.- VERIFICACIONS TÈCNIQUES.**
- Art. 17.- COMPORTAMENT en PISTA.**
- Art. 18.- COMPORTAMENT a PIT LANE.**
- Art. 19.- COMPORTAMENT en BOXES.**
- Art. 20.- RELLEUS.**
- Art. 21.- PROVEÏMENT de CARBURANT.**
- Art. 22.- ENTRENAMENTS.**
- Art. 23.- BRIEFFING.**
- Art. 24.- EQUIPS CLASSIFICATS per a la CARRERA.**
- Art. 25.- PROCEDIMENT de SORTIDA.**
- Art. 26.- NEUTRALITZACIÓ.**
- Art. 27.- INETRRUPCIÓ DE LA CURSA O DELS ENTRENAMENTS.**
- Art. 28.- NOVA SORTIDA d'una CARRERA.**
- Art. 29.- ARRIBADA.**
- Art. 30.- VERIFICACIÓ FINAL.**
- Art. 31.- CLASSIFICACIONS FINALS.**
- Art. 32.- PROCLAMACIÓ de VENCEDORS.**
- Art. 33.- PUBLICITAT.**
- Art. 34.- PREMIS.**
- Art. 35.- SUSPENSIO o AJORNAMENT.**
- Art. 36.- RESPONSABILITAT i ASSEGURANCES.**
- Art. 37.- PENALITZACIONS.**
- Art. 38.- RECLAMACIONS.**
- Art. 39.- INTERPRETACIÓ i JURISDICCIO.**
- Art. 40.- ACCEPTACIÓ i RENÚNCIA.**
- Art. 41.- INSTRUCCIONS COMPLEMENTÀRIES.**
- Art. 42.- APROVACIÓ del REGLAMENT.**



Art. 43.- PUNTUACIÓ CURSA i CAMPIONAT.

Art. 44.- EMPAT a PUNTS al FINAL del CAMPIONAT.

Art. 45.- CANVIS de REGLAMENT.

Art. 1.- CONVOCATÒRIA.

La Federació Catalana de Motociclisme convoca la Copa de Resistència anomenada COPA CATALANA DE RESISTÈNCIA DE CLÀSSIQUES D'ASFALT, d'acord amb el següent Reglament. Aquesta copa neix amb l'esperit de proporcionar als aficionats de motos clàssiques o ex pilots de 24 hores la possibilitat de participar en les carreres amb l'únic fi de divertir-se i reviure moments d'abans.

Art. 2.- ORGANITZACIÓ.

Amb caràcter general (informació, publicitat, etc.) escau en la Federació Catalana de Motociclisme, d'ara endavant, la Organització.

Art. 3.- SECRETARIA de CARRERA.

Abans de divendres i després del diumenge serà la seu de la Federació Catalana de Motociclisme. Durant la celebració de la cursa serà la secretaria situada al mateix circuit.

Art. 4.- DURADA de la CARRERA.

La Copa constarà de 5 carreres de 3 hores de durada.

Art. 5.- SENYALS.

Durant tot el desenvolupament de la competició els pilots hauran d'observar i acatar rigorosament les indicacions segons el reglament general de la F.C.M. i els Reglaments de la R.F.M.E., annexos 021 i 022.

Art. 6.- LLICÈNCIES.

Poden prendre part en la prova pilots federats amb llicència o credencial autonòmica o llicència homologada.

Edat mínima: 18 anys

No seran admesos els pilots en actiu en els campionats CEV, CMV i Motodes.

Art. 7.- LLISTA DE EXCLUSIONS.

Art. 8.- CLASSES I CATEGORIES.

Seràn admeses motocicletes fabricades fins l'any 1980 no inclòs. (31/12/1979)

S'establiran les següents categories:

- Clàssic 250.
- Clàssic 500.
- Clàssic superior.

Seràn admeses motocicletes fabricades des de l'any 1980 fins l'any 1990 no inclòs. (31/12/1989)

S'establiran les següents categories:

- Clàssic '80 2T.**
- Clàssic '80 4T.**

En la Verificació Administrativa s'ha d'indicar en quina categoria es vol participar. Només es pot participar en una sola categoria.

Art. 9.- EQUIP.

Tots els equips estaran compostos per dos (2) o tres (3) pilots (tres pilots amb inscripció amb suplement).

Els pilots han de tenir una edat mitjana igual o superior als 35 anys.

Cada equip designarà un Cap d'Equip, que pot ser un dels pilots. El Cap d'Equip serà el responsable davant l'Organització i el Jurat amb caràcter general: verificacions, reunions, comunicats, sancions, canvis de pilot en la composició de l'equip, etc.

En el cas que el Cap d'Equip sigui un dels pilots, s'haurà de nomenar un substitut perquè en el cas que aquest sigui requerit pel Jurat o el director de Carrera i es trobi pilotant durant un relleu, sigui el substitut qui prengui la funció. Entre d'altres, se li atribueixen les següents tasques:

- Formalitzar les inscripcions.
- Realitzar els tràmits de verificacions administratives i tècniques.
- Comunicar la llista definitiva de pilots.
- Comunicar els relleus que s'efectuen.
- Comunicar els canvis de peces, proveïments, etc.
- Signar el justificant de recepció dels comunicats i sancions.
- Assistir al briefing pre-carrera.
- Presentar reclamacions.

Art. 10.- EQUIPAMENT dels PILOTS.

Durant el desenvolupament de la competició, els pilots hauran de dur casc homologat per la F.I.M. (tipus integral i amb homologació en vigor), guants, botes i estar completament vestits amb granota de cuir **d'una sola peça**. Tots aquests elements hauran d'anar perfectament tancats i cordats. En cas d'inclèmencies meteorològiques, els pilots podran col·locar sobre els elements anteriorment esmentats peces contra el fred o l'aigua.

Cada pilot haurà de portar obligatòriament durant tot el desenvolupament de la competició un braçalet identificatiu al canell dret.

Art. 11.- CONTROL MÈDIC.

Els pilots podran ser sotmesos a un reconeixement mèdic previ a la sortida pel part del servei mèdic de l'Organització. Durant el desenvolupament de la competició, l'Organització es reserva el dret de sotmetre a control mèdic a qualsevol pilot participant, especialment en cas d'accident, amb plena potestat per decidir sobre la tornada a la competició dels participants l'estat físic no sigui l'adequat.

Queda prohibit als pilots el consum de begudes alcohòliques o drogues durant el desenvolupament de la competició. El consum d'aquestes pot ser motiu d'expulsió de la competició.

Art. 12.- MOTOCICLETES ADMESES.

Seràn admeses les motocicletes quines característiques originals siguin les següents i correguessin en la seva època:

Motocicletes fabricades fins l'any 1980 no inclòs. (31/12/1979)

- Clàssic 250 Motocicletes de 2T i 4T fins 250cc (mono o bi cilíndric)
- Clàssic 500 Motocicletes de 2T i 4T fins 500cc (mono, bi cilíndric o tetra cilíndric)
- Clàssic superior Motocicletes de 2T i 4T superiors a 500cc (mono, bi cilíndric o tetra cilíndric)

Motocicletes fabricades des de l'any 1980 fins l'any 1990 no inclòs. (31/12/1989)

- Clàssic '80 2T Motocicletes de 2T i 4T fins 250cc (mono o bi cilíndric)

- Clàssic 500 Motocicletes de 2T i 4T fins 500cc (mono, bi cilíndric o tetra cilíndric)

Art. 13.- REGLAMENT TÈCNIC.

Segons l'Art. 13 del Reglament Tècnic de la Copa Catalana de Resistència de Clàssiques d'Asfalt.

Art. 14.- INSCRIPCIONS.

S'han de realitzar a través de la pàgina web de la Federació Catalana de Motociclisme www.fcm.cat o bé el mateix dia de la prova durant les Verificacions Administratives, sempre i quan el Club ho consideri oportú i no superi la capacitat de la cursa. El Club organitzador **APLICARÀ un increment del 50 % mes del preu establert als pilots que s'inscriguin el dia de la prova.**

El termini d'inscripcions per aquesta especialitat finalitzarà el DIMARTS ANTERIOR AL DIA PREVIST PER LA PROVA. En cas de rebre inscripcions fora de termini, aquestes s'acceptaran fins el DIJOUS anterior amb un increment del 50% en el preu de la mateixa.

Els drets d'inscripció seran els establerts per a cada especialitat i cadascuna de les classes.

Qualsevol pilot inscrit en temps i forma a una cursa de Campionat/Copa de Catalunya i que no pugui assistir a la mateixa, haurà de comunicar-ho a la Federació Catalana de Motociclisme abans de les 13 hores de divendres de la setmana de la mateixa. En cas de no comunicar-ho la inscripció quedarà en poder del Club organitzador i dependrà d'aquest el seu retorn o utilització per a un altre cursa. La comunicació s'ha de fer per escrit mitjançant correu electrònic (inscripcions@fcm.net o enduro@fcm.net).

Categoria	En Termini	Fora de Termini	Dia de la cursa
Clàssic 250 (2 pilots)	<u>294€</u>	441€	661,5€
Clàssic 500 (2 pilots)	<u>294€</u>	441€	661,5€
Clàssic superior (2 pilots)	<u>294€</u>	441€	661,5€
Clàssic'80 2T (2 pilots)	<u>294€</u>	441€	661,5€
Clàssic'80 4T (2 pilots)	<u>294€</u>	441€	661,5€

Suplement pel tercer pilot: 50€.

Art. 15.- VERIFICACIONS ADMINISTRATIVES.

Les Verificacions Administratives tindran lloc a l'Oficina de Carrera o un altre lloc designat per l'Organització el dia de la prova o l'anterior. Aquest tràmit s'ha de fer per tots els pilots membres de l'equip i acompanyar-lo dels següents documents:

1. Còpia de les inscripcions realitzades per cada equip.
2. Llicències i D.N.I. de cadascun dels pilots.
3. Resguard de l'ingrés en concepte de drets d'inscripció de cada pilot.
4. Un cop passada la Verificació, li serà lliurada la fitxa de Verificació Tècnica, els braçalets identificatius, els passis i els horaris previstos.

Art. 16.- VERIFICACIONS TÈCNiques.

Segons l'Art. 16 del Reglament Tècnic de la Copa Catalana de Resistència de Clàssiques d'Asfalt.

Art. 17.- COMPORTAMENT en PISTA.

Queda terminantment prohibit circular en direcció oposada al sentit de la cursa. En cas d'incident o avaria, el pilot haurà immediatament dirigir la seva motocicleta fora de pista, a lloc on no representi cap perill per al normal desenvolupament de la competició, i sempre fora de la trajectòria de la resta dels pilots. Si compta amb material i eines a bord, podrà, una vegada al vial de servei, procedir a la seva reparació.

En el cas que el pilot opti per dirigir-se a boxes o línia d'arribada (en l'última volta) ho indicarà als oficials de pista i utilitzarà els vials de servei o un altre vials d'accés ràpid als boxes (zona interior-pàdoc) sense superar la velocitat màxima de 60 km/hora i sense entorpir la circulació dels vehicles de servei. En aquest cas no podrà rebre ajuda exterior de cap tipus (inclosa l'Organització), sota pena de sanció.

Quan un incident en carrera deixi una motocicleta o les seves restes en llocs que comportin un risc per a la resta dels pilots participants, els oficials de pista prendran les mesures necessàries per retirar-los. En pista està totalment prohibit que qualsevol persona s'apropi a una motocicleta parada en el circuit, a excepció del pilot-conductor, els Comissaris Esportius, el Director de Cursa, els seus adjunts o els Oficials de Pista.

En el cas que un pilot pateixi una sortida de pista, els Oficials de Pista o altres càrrecs oficials de l'Organització podran facilitar ajuda per tal que torni a aquesta, sempre que, al seu parer, les circumstàncies de la cursa ho permetin i que les condicions de la moto i del pilot ho permetin. La reincorporació a la carrera ha de fer-se pel mateix punt on s'havia produït la sortida.

En cap cas un equip podrà tenir més d'una moto en pista o pit lane i, en el cas de canvi de moto, una haurà de romandre a l'interior del box o carpa i totes dues hauran d'estar verificades.

L'abandonament d'una motocicleta en qualsevol lloc del circuit, excepte en cas que per accident el pilot hagi de ser traslladat per les assistències sanitàries, serà motiu de sanció. Aquest pilot (si el servei mèdic ho estima oportú) o un altre de l'equip podrà recollir la motocicleta i continuar en cursa, sempre que es compleixi la normativa de temps de relleus, i la moto es trobi en bon estat, portant en perfecte estat, entre altres coses, estreps, manetes, pedal de fre i canvi.

El Director de Cursa o els seus adjunts podran aturar una motocicleta el pilot de la qual hagi comès una infracció o el seu estat pugui constituir un seriós perill per al propi pilot o per a la resta dels participants. Una bandera negra o negra amb cercle taronja i el dorsal de la motocicleta mostrats en la línia d'arribada indicaran al pilot que ha d'aturar-se.

Si després de dos (2) voltes el pilot no s'aturés a boxes, l'Organització es dirigirà al Cap d'Equip perquè aquest ordeni l'aturada immediata de la seva motocicleta. Els motius d'aquesta decisió seran degudament comunicats al cap de l'Equip.

No està permès posar en les motocicletes qualsevol element que no portés durant la verificació tècnica: per exemple: càmeres de vídeo, etc.

Si Direcció de cursa ho considera oportú, mostrarà un cartell de "LLUMS ENCESES" per oblidar a totes les motocicletes en pista a encendre la llum posterior de posicionament quan les condicions de visibilitat ho aconsellin.

Art. 18.- COMPORTAMENT a PIT LANE.

La velocitat màxima de les motocicletes al seu pas pel pit lane és de 60 km/h. Durant el desenvolupament de la competició només podran romandre en els boxes i pit lane les persones degudament acreditades. Al pit lane està terminantment prohibida la circulació de menors de 16 anys. L'Organització, d'ofici o a petició d'un Cap d'Equip, podrà fer desallotjar

d'aquestes zones a totes aquelles persones la permanència de les quals no estigui degudament justificada.

Al passadís de senyalització podran romandre un màxim de quatre persones acreditades per equip, per a tasques d'informació, cronometratge, etc. En qualsevol cas hauran de situar-se exclusivament davant del box assignat. No podran dipositar ni instal·lar cap element que dificulti la circulació fluïda de persones per aquest passadís, ni fixar a la barana o al mur qualsevol element que sobrepassi la vertical de la barana que dóna al pit lane ni la vertical del mur que dóna a pista, **pissarres de senyalització incloses**. Les connexions a les preses de corrent elèctric situades en el mur (compartides pels equips) hauran d'oferir garanties de seguretat. Cap cable podrà creuar el pit lane. Està terminantment prohibit fumar, encendre foc o dipositar recipients de gas a la zona de boxes i pit lane. Mentre no s'estigui realitzant una assistència sobre la motocicleta, l'àrea de treball del pit lane haurà d'estar neta de materials, eines i objectes.

Només es permeten les següents assistències sobre la motocicleta a l'àrea de treball del pit lane: proveïments, operacions de manteniment i reglatges externs (transmissió secundària, cables, frens, pneumàtics). Altres intervencions suposaran una reparació i s'hauran de realitzar a l'interior del box. En el cas que una intervenció sobre la moto suposi un vessament de líquids, oli o combustible sobre el terra del pit lane, la motocicleta no podrà ser posada en marxa fins haver netejat perfectament tant la motocicleta com la zona afectada.

Per posar el motor en marxa i retornar a la pista, en el cas de no utilitzar mitjans mecànics propis, dues persones podran ajudar al pilot (sobre la moto) a empènyer la motocicleta fins al final de pit lane (semàfor de sortida del pit lane). Està prohibida la posada en marxa amb bateries addicionals.

Si un pilot a la sortida del seu box té problemes en la seva motocicleta al carril d'acceleració, podrà retornar cap al seu box amb el motor aturat, per la zona de treball i sota la protecció d'un Oficial de boxes, sense efectuar cap maniobra que suposi perill per a la resta dels participants. Aquesta maniobra no serà penalitzada.

Els pilots que es dirigeixin al final del pit lane per a retornar a pista hauran d'observar els senyals del semàfor de sortida, i en la seva entrada a pista controlar el pas d'altres motocicletes.

Art. 19.- COMPORTAMENT a BOXES.

En les parades al box o pit lane, el pilot haurà en tots els casos d'aturar el motor de la motocicleta, el qual podrà ser posat en marxa momentàniament per a proves o reglatges. La porta del box d'accés a pit lane haurà romandre sempre oberta, i per contra, la del parc de corredors (pàdoc) haurà de romandre sempre tancada.

Tot canvi d'oli i neteja del motor es realitzarà sobre un recipient i dins el box.

Després d'aquesta operació el Cap d'Equip tindrà cura que l'àrea utilitzada quedi perfectament neta. Les reparacions en què s'hagi d'intervenir amb soldadura de qualsevol tipus s'hauran de realitzar al box assignat per l'Organització, i l'accés es realitzarà pel parc de corredors. La maquinària i el material de soldadura hauran de ser aportats pels participants. La peça o motocicleta (sense el dipòsit) serà traslladada a aquest box per ser reparada sota el control d'un Oficial Tècnic de l'Organització.

Un mal comportament dels acompanyants o mecànics en boxes o pit lane serà sempre responsabilitat de l'Equip, i per tant es podrà aplicar una sanció.

Art. 20.- RELLEUS.

En les parades al box o pit lane, **només** per relleus, el pilot **no** haurà en tots els casos d'aturar el motor de la motocicleta.

Les motocicletes han de ser conduïdes per tots els pilots de l'equip, sent lliure l'ordre de pilotatge, amb la excepció de que la sortida correspondrà al pilot que mostri el braçalet groc. Cap pilot podrà rodar més de 70 minuts de forma ininterrompuda, i tot pilot ha de descansar el 50% del temps que hagi estat en pista.

Els relleus només es podran realitzar a la porta de pit lane del box designat **obligatòriament** a cada equip, excepte en cas de caiguda quan podrà continuar un altre pilot, des de la porta del parc de corredors del box **o des del lloc on fos abandonada la motocicleta**, si el pilot caigut no pogués continuar.

Quan un equip, per causa de força major, es trobi amb un sol pilot després de la Verificació Administrativa, aquest podrà realitzar tota la carrera ell sol respectant el temps màxim de conducció ininterrompuda i el temps de descans.

Art. 21.- PROVEÏMENT de CARBURANT.

El carburant utilitzat per les motocicletes serà pagat per cada un dels equips participants. En les operacions de repostatge no podran participar més de quatre (4) persones, sense comptar els pilots que efectuin el relleu. Queden prohibits aquells sistemes de proveïment que, segons el parer dels Oficials de pit lane, puguin originar situacions de perill per als seus propis usuaris i per a la resta d'equips, **com per exemple la utilització d'embuts oberts**.

La freqüència en els proveïments és lliure. L'operació de proveïment s'ha de fer a la porta de pit lane del box designat a cada equip. Tot proveïment fora d'aquesta zona serà sancionat. Durant l'operació de proveïment, la motocicleta ha de tenir el motor aturat i estar situada sobre el cavallet central de manera que romangui estable verticalment sense necessitat d'ajuda. El pilot no pot estar sobre la motocicleta. Les operacions de proveïment i les de manteniment, neteja o reparacions no es podran dur a terme simultàniament. Durant el repostatge tots els membres de l'equip han d'estar a 2 metres de la motocicleta excepte les dos (2) persones encarregades de l'operació. Està prohibit el proveïment mitjançant el canvi de dipòsit.

Per a l'operació de repostatge és recomanable la utilització de roba ignífuga.

La quantitat màxima de combustible emmagatzemada a l'interior del box tant durant els entrenaments com durant la carrera no haurà de superar, en cap cas, els 50 litres. Aquest carburant haurà de ser emmagatzemat obligatòriament en contenidors metàl·lics i d'un màxim de 25 litres cadascun.

Art. 22.- ENTRENAMENTS.

Els entrenaments tindran lloc el mateix dia de la prova i la durada mínima serà de 20 minuts de sessió cronometrada. Pot fer els entrenaments qualsevol pilot de l'equip, **encara que es aconsellable que tots els pilots de l'equip en prenguin part**.

Art. 23.- BRIEFFING/SESSIÓ INFORMATIVA.

Tots els Caps d'Equip i pilots hauran d'assistir al briefing/sessió informativa convocada per l'Organització, on es realitzarà un control de signatures. La no assistència a aquesta sessió serà penalitzada relegant l'equip al final de la graella de sortida començant per l'equip millor classificat.

Art. 24.- EQUIPS CLASSIFICATS per a la CARRERA.

L'ordre de sortida dels equips es determinarà en funció del millor temps realitzat en una volta per un dels pilots de cada equip, segons la classificació general. En el cas que diversos equips hagin realitzat idèntic temps, es donarà prioritat al segon millor temps durant els entrenaments cronometrats.

El temps màxim de qualificació es el millor temps de la classe, augmentat en un 15%; aquest percentatge es pot aconseguir en qualsevol de les tandes d'entrenaments cronometrats. En circumstàncies especials aquest percentatge pot ser variat pel Jurat.

Art. 25.- PROCEDIMENT de SORTIDA.

La sortida serà tipus Le Mans. Només podran ser admeses a la sortida les motocicletes classificades que portin els precintes i marques efectuades pels Comissaris Tècnics.

Totes les motocicletes classificades per prendre la sortida, amb el pilot designat a aquest efecte, hauran d'accedir a la línia de sortida **després d'una volta de reconeixement o a través de la porta del mur del pit lane** i ocupar la seva posició **amb el motor en marxa**. Un cop en la línia de sortida, quedaran totalment prohibides les reparacions o reposició de carburant.

En el cas que una motocicleta situada a la línia de sortida necessiti una reparació, haurà d'accedir al pit lane per les portes d'accés que es designin a aquest efecte. Aquestes reparacions han de tenir lloc al box corresponent a cada equip.

Un pilot o mecànic de l'equip haurà de romandre com a ajudant al costat de la motocicleta des del cartell de 1 minut per a la volta d'escalfament fins a la sortida de la prova. L'ajudant pot sostenir la motocicleta únicament per la part posterior de la mateixa, sense que en cap cas la seva posició sobrepassi el seient del conductor ni **pot** trepitjar la pista després de donar-se la sortida per **les voltes d'escalfament**. Totes les motocicletes s'alinearan darrere el Safety Car, una darrera d'altra, conservant la seva posició de sortida.

En cas de no haver pogut iniciar la volta d'escalfament, s'ha d'entrar en boxes per la sortida de pit lane a pista (en tots els casos amb motor aturat). Posteriorment, podrà prendre la sortida retardada. Després del pas de la totalitat de les motocicletes per davant del final de pit lane, es donarà una sortida retardada amb semàfor verd als pilots que estiguin esperant.

Si un pilot té problemes mecànics, haurà de dirigir-se immediatament al seu box. Queda estrictament prohibit situar-se en graella de sortida amb la intenció de retardar la sortida. En el cas d'arribar amb retard a la graella de sortida, després d'haver arribat el Safety Car, haurà obligatòriament de dirigir-se al pit lane, des del qual podrà prendre la sortida retardada.

La sortida de cadascuna de les proves serà donada mitjançant bandera Nacional. Cada pilot haurà de córrer fins a la seva motocicleta i iniciar la cursa.

Si un pilot està en moviment o no es troba davant de la seva motocicleta en el costat oposat de la pista en el moment de la sortida, serà sancionat. L'ajudant només pot sostenir la motocicleta. Tota ajuda exterior està prohibida sota penalització.

Si un pilot **atura** el seu motor no podrà moure la moto amb els peus ni empènyer; només el Director de Carrera mitjançant una bandera verda podrà autoritzar l'ajuda d'Oficials per empènyer la motocicleta. Si tot i aquesta ajuda, el pilot no ha pogut posar en marxa la seva motocicleta abans d'arribar al final de pit lane o al minut següent a la sortida, haurà de dirigir-se al seu box amb el motor aturat, sota l'ajut i control dels Comissaris de Boxes. Un cop reparada la motocicleta, el pilot podrà prendre la sortida pel final del pit lane. Després del pas de la totalitat dels components de la graella per davant del final del pit lane, es donarà una sortida retardada amb semàfor verd als pilots que estiguin esperant. Totes les infraccions seran comunicades al més aviat possible als Caps d'Equip.

Art. 26.- NEUTRALITZACIÓ.

Si durant la carrera es produís un incident (condicions atmosfèriques, accident greu o qualsevol altra causa) que comprometés la seguretat, o fes impossible el desenvolupament normal de la mateixa, el Director de Cursa pot decidir la neutralització utilitzant un vehicle de seguretat (Safety Car).

Quan aquest vehicle entri en pista, i a partir d'aquest moment, en els llocs de control es mostrarà bandera groga i/o el cartell amb la indicació "SC".

El vehicle de seguretat, amb els seus rotatius llampants encesos, s'incorporarà al circuit sempre des de la sortida del pit lane, sense importar on es troba el líder de la cursa. Tots els pilots s'alinearàn darrere el vehicle de seguretat. Tot avançament està prohibit.

Durant la intervenció del Safety Car, les motocicletes en carrera podran aturar-se en els seus boxes, però només podran tornar a la pista en els espais de temps en què el semàfor de final de pit lane es trobi amb llum verda. El semàfor només romandrà encès en verd durant breus instants (uns 10 segons) després del pas de l'últim participant que es trobi a la fila que segueix al Safety Car.

Quan el Director de Carrera consideri que les causes que van originar la neutralització han estat solucionades, ordenarà al Safety Car de retirar-se. Els pilots no podran avançar fins a sobrepassar per primera vegada la línia de sortida amb el semàfor en verd i només una vegada que el Safety Car abandoni la pista. Totes les voltes cobertes mentre es troba el vehicle de seguretat en operació comptaran per la classificació de la cursa.

Art. 27.- INTERRUPCIÓ de la CURSA o dels ENTRENAMENTS.

Quan sigui necessari interrompre la cursa o els entrenaments a causa d'una obstrucció de la pista per un accident, o a causa de les condicions atmosfèriques o altres raons que fessin impossible la seva continuació, el Director de Carrera ordenarà que una bandera vermella sigui desplegada a la línia de sortida. Simultàniament, altres banderes vermelles seran desplegadas en tots els llocs de Comissaris de Pista i la llum vermella serà encesa al semàfor de sortida de pit lane.

La decisió d'aturar la cursa o els entrenaments pot ser presa únicament pel Director de Carrera. Quan el senyal d'aturar la cursa ha estat donada:

Tots els pilots reduiran la seva velocitat, estant prohibit avançar sota pena d'exclusió. Tots els participants han de tenir en compte que:

- 1.- Altres pilots o vehicles d'intervenció podran trobar-se a la pista.
 - 2.- El circuit pot trobar-se completament bloquejat o obstruït a causa d'un accident.
 - 3.- Les condicions atmosfèriques han pogut convertir el circuit en intransitable a gran velocitat.
- Durant els entrenaments, tots els pilots tornaran lentament als seus boxes respectius, i les motocicletes que hagin quedat abandonades al circuit seran recuperades i transportades al pàdoc per ser lliurades als equips.

Durant la carrera, tots els pilots hauran de tornar lentament a la graella, al pit lane o al parc tancat, segons les instruccions dels Comissaris de pista, sabent que la classificació de la carrera fins a aquest moment serà la classificació del final de la volta anterior a aquella en el transcurs de la qual ha estat donada la senyal de parada, incloent les eventuais penalitzacions en temps en què hagin incorregut els participants durant el desenvolupament de la cursa. El procediment a seguir varia segons el nombre de voltes completes que hagin estat efectuades pel líder de la carrera abans de que el senyal de parada sigui donada.

CAS A: Menys de dues voltes completes. Per a la nova sortida, s'aplicarà l'article 28.1.

CAS B: Dues voltes completes o més, però menys dels dos terços del temps de durada total de la cursa. Per la nova sortida, s'aplicarà l'article **28.2**

CAS C: Quan s'han cobert dos terços o més del total del temps de la cursa. Els pilots es dirigiran directament cap al parc tancat, i la cursa es considerarà acabada quan el vehicle en cap hagi sobrepassat la línia per penúltima vegada, abans que la cursa hagi estat interrompuda.

Si una carrera és suspesa a causa dels casos que preveu aquest article sense poder reiniciar la sortida, no s'atribuirà cap punt en el cas A, la meitat en el cas B i la totalitat dels punts en el cas C.

Art. 28.- NOVA SORTIDA d'una CARRERA.

28.1.- Cas A.

- a) La sortida original serà considerada nul·la i sense valor.
- b) La longitud de la nova cursa serà la distància designada per l'organització.
- c) Les motocicletes han de ser dipositades al parc tancat; totes les motocicletes, tant les que estiguin en carrera com a les que estiguin parades en els boxes per reparació, relleu o proveïment.
- d) L'Organització ha d'informar a tots els participants de l'hora de la nova sortida.
- e) El lloc de qualsevol motocicleta que no pugui prendre la nova sortida quedarà vacant.
- f) Els pilots qualificats per a la carrera seran admesos a la nova sortida en les seves posicions de graella d'origen.

28.2.- Cas B.

- a) La carrera es considera realitzada en dues parts, considerant acabada la primera quan el vehicle de cap hagi franquejat la línia per última vegada abans que la carrera s'hagi aturat.
- b) La durada de la segona part serà la designada per l'organització. La classificació de la cursa total serà establerta per la suma dels resultats de les parts.
- c) La graella per a la segona part serà una graella estàndard amb els pilots col·locats en el seu ordre de classificació al final de la primera part.
- d) Totes les motocicletes tornaran als boxes.
- e) L'Organització ha d'informar a tots els participants de l'hora de la nova sortida i la durada de la segona part de la carrera.
- f) Els equips podran realitzar sobre les seves motocicletes totes les operacions que estimin oportunes dins dels seus boxes.
- g) Només seran admeses a la nova sortida les motocicletes que no haguessin abandonat la carrera a la primera part.

28.3.- En els casos A i B:

Si no és possible concloure la carrera, s'adjudicaran els trofeus segons la classificació anterior a l'últim pas per meta.

Art. 29.- ARRIBADA.

Quan es compleixi el temps previst per a la carrera, el Director de Cursa mostrarà la bandera a quadres, a partir del pas de la moto que es trobi en cap.

Els pilots que franquegin la línia d'arribada un cop finalitzada la carrera han d'efectuar encara una volta completa a la pista a velocitat moderada sense aturar-se excepte en cas d'avaría.

Seguidament conduiran immediatament les seves motocicletes al parc tancat, on romandran estacionades a disposició dels Comissaris Tècnics per a la seva verificació, prohibint qualsevol manipulació de la motocicleta des del moment de l'arribada de carrera fins la seva sortida del parc tancat. El parc tancat estarà clarament senyalitzat.

Art. 30.- VERIFICACIÓ FINAL.

Segons l'Art. 30 del Reglament Tècnic de la Copa Catalana de Resistència de Clàssiques d'Asfalt.

Art. 31.- CLASSIFICACIONS FINALS.

La classificació s'establirà en ordre al major nombre de voltes completades.

Serà condició ineludible per a classificar-se sobrepassar la línia de meta dins dels 5 minuts següents després d'haver-se mostrat la bandera a quadres per primera vegada. En cas de final prematur de la cursa, la classificació serà establerta en base a l'últim pas complet de tots els pilots sempre que entrin pels seus mitjans al parc tancat.

En el cas que diverses motocicletes, al final de la cursa, es trobin en la mateixa volta, la classificació s'establirà tenint en compte l'ordre de pas dels participants en la volta completa precedent al compliment del temps total.

La classificació serà considerada oficial en el moment que sigui aprovada pel Jurat i publicada en el tauler oficial d'anuncis.

Art. 32.- PROCLAMACIÓ de VENCEDORS.

L'acte de proclamació de vencedors tindrà lloc al final de la prova.

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

Art. 33.- PUBLICITAT.

L'Organització vol comptar amb qualsevol club, penya o organisme que pugui fer pública l'existència d'aquesta prova per a l'ús i gaudiment dels aficionats i pilots.

Art. 34.- PREMIS i PUNTS.

Amb caràcter general, l'Organització atorgarà TROFEUS als tres primers equips classificats de cada categoria.

Art. 35.- SUSPENSIÓ o AJORNAMENT.

L'Organització es reserva el dret, si circumstàncies excepcionals l'obliguessin a això, a suspendre o ajornar la prova, sense obligació d'indemnització als participants, retornant els drets d'inscripció a aquests, a excepció d'aquells que estiguessin conformes amb una segona data assenyalada, donant compte immediatament a les autoritats federatives sobre aquestes circumstàncies.

Art. 36.- RESPONSABILITAT i ASSEGURANCES.

L'Organització declina tota responsabilitat pels accidents dels puguin ser causants o víctimes els pilots, mecànics, assistència o públic en general, així com motocicletes, accessoris i altres materials, ja sigui per aquesta o qualsevol altra causa, i que es produeixi amb ocasió del desenvolupament de la competició.

No obstant això, la possessió de llicència federativa nacional (homologada) o llicència o credencial territorial cobreix els pilots dels eventuais riscos que comporta la participació en aquesta competició.

Per la seva banda, l'Organització té subscripta una assegurança de responsabilitat civil sobre els participants, oficials i públic en general en cas d'accident ocorregut en el transcurs de la manifestació, segons s'estipula en el Codi Esportiu de la F.I.M. (Art. 110.1).

Art. 37.- PENALITZACIONS.

Correspon al Jurat o al Director de Cursa sancionar les infraccions d'aquest Reglament, Codis Esportius o Reglaments Tècnics de la F.I.M. o de la R.F.M.E. comeses pels participants o membres dels equips, així com determinar la gravetat de les mateixes. Les sancions aplicables podran ser: Advertències, descompte de voltes de carrera, exclusió, desclassificació, canvi de categoria, econòmiques, etc..

Penalitzacions:

Art.	Infracció	Sancions	Reincidència	3
5	Avançar amb senyals de perill	1 pit stop	Exclusió	
5	No fer cas a la bandera negra	Exclusió		
9	No comunicar les reparacions o canvis de peces	Advertiment	1 volta	
10	No portar els braçalets o polseres	Advertiment	Exclusió	
11	No superar els controls mèdics	Exclusió		
13	Canvi de peces no autoritzades	3 voltes		
16	No superar les verificacions administratives	Exclusió		
17	No presentar-se a les Verificacions Tècniques	Exclusió		
17	No superar les verificacions tècniques	Exclusió		
18	Conducta antiesportiva	Exclusió		
18	Circular en sentit invers al de carrera	Exclusió		
18	Abandonar la motocicleta	Advertiment	Exclusió	
18	No respectar el límit de velocitat en els vials	1 volta	Exclusió	
18	Tenir 2 motos a pit lane	1 volta		
19	No respectar el límit de velocitat en pit lane	Advertiment	1 volta	Exclusió
19	Més de 5 persones al passadís de senyalització	Advertiment	1 pit stop	
20	Mantenir motor en marxa a les parades en box	Advertiment	2 voltes	
21	Realitzar els relleus fora de la zona assignada	1 volta		
21	Incomplir els temps de relleus	1 volta per cada 10% o fracció		
21	No respectar les normes sobre el canvi de transponder en els canvis de moto	1 lloc		
22	Proveir sense parar el motor	1 volta	4 voltes	
22	Proveir fora de les zones assignades	2 voltes	Exclusió	
24	No assistir al briefing pre-carrera	10 llocs enrere a la graella de sortida		
25	No mantenir l'ordre i la neteja en pit lane i box	Advertiment	30€	
26	Arrencar motocicleta amb bateries addicionals	1 volta		
26	Pilot en moviment o fora de lloc a la sortida	1 pit stop		
26	Rebre ajuda no autoritzada a la sortida	1 pit stop		
26	Membre de l'equip que trepitgi la pista després de donar bandera de sortida	1 pit stop		
27	Avançar al Safety Car durant les neutralitzacions	4 voltes	Exclusió	
27	Avançar o no circular en línia darrere el Safety Car	1 pit stop	4 voltes	
31	No ingressar la motocicleta en parc tancat	Exclusió		
31	No posar a disposició dels Comissaris Tècnics els			

	mitjans i/o mecànics en un termini de 30 minuts després de la finalització de la carrera	Exclusió
38	Incomplir una sanció econòmica	Exclusió

El Jurat es reserva el dret d'augmentar les sancions en funció de la gravetat de la infracció, etc. Les sancions amb "pit stop" obligaran al pilot que correspongui a entrar a pit lane i parar davant del semàfor d'incorporació el temps que estimi el Jurat.

Totes les sancions imposades als equips seran comunicades immediatament al Cap d'Equip per l'Organització mitjançant el Servei d'Atenció als participants (Torre de control). Les sancions econòmiques han de ser pagades en el moment de ser comunicades oficialment.

L'impagament suposarà la EXCLUSIÓ de l'equip. Els drets sobre les sancions econòmiques queden a disposició de l'Organització.

Art. 38.- RECLAMACIONS.

Segons l'Art. 11.- de la Normativa General de la Federació Catalana de Motociclisme.

Art. 39.- INTERPRETACIÓ i JURISDICCIÓ.

La competició es desenvoluparà conforme al present Reglament i el Reglament Particular de cadascuna de les proves. Pel que fa als punts no reflectits per aquest Reglament s'aplicarà el Codi Esportiu Internacional de la F.I.M., R.F.M.E. i F.C.M.. Correspon als Comissaris Esportius, en primera instància, i a la F.C.M. en segona instància, la interpretació del present Reglament i de les eventuais decisions o annexos emesos per la Organització. L'únic Reglament Oficial és l'aprovat per la F.C.M..

Art. 40.- ACCEPTACIÓ i RENÚNCIA.

Els Equips, Caps d'Equip i pilots, pel fet de tramitar la seva inscripció, assumiran el perfecte coneixement del present Reglament, així com la seva total acceptació, sotmetent-se a totes les decisions i sancions adoptades per la F.C.M., el Jurat i l'Organització.

Independentment de les prescripcions del Codi Esportiu de la F.I.M., els equips i pilots, pel sol fet de participar, renuncien a tots els drets de recurs contra l'Organització, els seus representants, oficials, etc., ja sigui per arbitratge, davant un tribunal, o per alguna altra causa no prevista en el Codi F.I.M., per tots els danys als quals podrien estar exposats com a conseqüència de tot acte o omissió per part de l'Organització, els seus representants o oficials, en l'aplicació d'aquests reglaments o d'aquells que podrien establir-se a continuació, o per les causes que en puguin derivar.

Art. 41.- INSTRUCCIONS COMPLEMENTÀRIES.

Com a annex o annexos al present Reglament, l'Organització facilitarà amb la deguda antelació als participants unes instruccions complementàries a efectes d'una millor aplicació. Aquestes instruccions complementàries seran d'obligat compliment per als participants.

Art. 42.- APROVACIÓ del REGLAMENT.

Aquest Reglament es proposarà per a la seva aprovació en la Federació Catalana de Motociclisme.

Art. 43.- PUNTUACIÓ CURSA i CAMPIONAT.

Posició	Punts
---------	-------

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

Art. 44.- EMPAT a PUNTS al FINAL del CAMPIONAT.

Segons l'Art. 13 de la Normativa General de la Federació Catalana de Motociclisme.

Art. 45.- CANVIS de REGLAMENT.

L'organització es guarda el dret de fer algun canvi en el Reglament que serà publicat com a annex numerat a aquest Reglament.