

COPA CATALANA DE RESISTENCIA TERRA 2012

ART. 1.- ORGANITZACIO DE LA COMPETICIO

Es desenvoluparà d'acord amb el Reglament General Esportiu de la F.C.M., i conformes a les normes del present Reglament de l'especialitat.

ART. 2.- CIRCUIT I DURADA DE LA COMPETICIÓ

La prova es desenvoluparà en un circuit tancat de muntanya.

La durada de les curses tindrà un mínim de 3 hores i un màxim de 24 hores.

ART. 3.- PARTICIPANTS

La prova està oberta a tots els concursants que es trobin en possessió de la corresponent llicència, expedides per la F.C.M., no subjectes a desqualificació o suspensió pels Organismes Federatius competents.

Els equips estaran formats per:

Curses de 3 hores : 1 ó 2 pilots.

Curses de 24 hores : 3 o 4 pilots.

Cada equip haurà de designar a un representant, (que pot ser un pilot de l'equip) el qual es denominarà cap d'equip, a través del qual es canalitzaran les relacions entre els concursants i l'Organització, llevat les qüestions relatives a inscripció, verificació de llicències i equip i adjudicació de premis.

ART. 4.- VEHICLES ADMESOS

La competició està oberta a totes les motocicletes que compleixin les regles de seguretat del Codi Esportiu de la

F.M.I. i s'ajustin a les següents normes:

~~A) NIVELL DE SO. No excedir de 98 dB, mesurats per mètode estàtic.~~ **ACTUALITZAT AMB**

ANNEX 1

B) ENLLUMENAT. Només si la cursa te una part que es desenvolupa durant la nit. Anar provistes d'un sistema d'enllumenat eficaç, que haurà de funcionar a la perfecció durant tota la nit i que permetrà detectar el vehicle a la foscor a una distància no inferior a 30 metres. Els fars davanters hauran de donar llum blanca o groga i el pilot de darrera, vermella, no excedint la seva potència a 12w. Els elements que constitueixin l'equip d'enllumenat normal, no han de presentar cap tipus de provisionalitat. S'autoritza el muntatge de fars supletoris. S'autoritza a retirar les òptiques de les motocicletes mentre no sigui obligatori l'ús de les mateixes. Cal portar un pilot supletori a la part posterior de la moto de color vermell, que funcioni sempre, fins i tot amb la moto parada. El funcionament de les llums del darrera haurà de ser de les dues o més alhora amb la moto engegada durant la nit.

C) SUPERFÍCIES REFLECTANTS. Només si la cursa te una part que es desenvolupa durant la nit. Els cascs dels pilots hauran d'anar provistos de superfícies reflectants de, de 20 cm² (5X4) com a mínim, situades a la part posterior del casc.

D) CLASSES I CATEGORIES. Les motocicletes seran agrupades, d'acord amb la seva cilindrada, en la forma següent:

1. **RS 1 Júnior.** Pilots amb llicència Junior amb motocicletes superiors a 150cc 2 temps o 250 cc 4 Temps. Una o dues motocicletes.
2. **RS 1 Sènior.** Pilots amb llicència Sènior amb motocicletes superiors a 150cc 2 temps o 250 cc 4 Temps. Una o dues motocicletes.
3. **RS 2 Júnior.** Pilots amb llicència Júnior amb motocicletes fins a 150cc 2 temps / 250 cc 4 temps. Una o dues motocicletes.
4. **RS 2 Sènior.** Pilots amb llicència Sènior amb motocicletes fins a 150cc 2 temps / 250 cc 4 temps. Una o dues motocicletes.
5. **Màster.** Pilots majors de 40 anys complerts amb qualsevol tipus de motocicleta englobades a les categories 1, 2, 3, 4. Tots els membres de l'equip hauran de ser majors de 40 anys per poder participar i puntuar a la categoria 5. Una o dues motocicletes.
6. **RT 1.** Pilots amb llicència Senior o Junior de cilindrada oberta. Un sol pilot, una sola motocicleta.

Una motocicleta de categoria inferior, pot inscriure's, participar i puntuar en una classe superior segons el següent quadrant.

Fins a 150 cc 2 temps poden participar a Superiors a 150 cc 2 temps.

Fins a 250 cc 4 temps poden participar a Superiors a 250 cc 4 temps.

Si participen en un mateix equip pilots de diferent categoria, tots participen i puntuen en la categoria del pilot que tingui la més alta. (Ex. Júnior i Sènior, participen en Sènior).

Si participen en un mateix equip motocicletes de diferent categoria tot l'equip participa i puntuar en la de superior categoria. (Ex. Una 250 4T i una 250 2T participa a RS1. Una 250 4T i una 300 4T participa a RS1)

Un pilot que hagi participat en una cursa en una categoria superior a la seva, pot inscriure's i seguir puntuant en el campionat en la categoria superior. (Ex. Júnior en categoria Sènior)

Per a constituir una classe haurà d'existir un mínim de tres equips que prenguin la sortida a la competició. De no arribar a aquest número, els vehicles inscrits en l'esmentada classe seran inclosos a la classe immediatament superior.

E) El número de màquines que poden ser admeses per a prendre part en la prova, dependrà de cada circuit.

ART. 5.- INSCRIPCIONS

D'acord a la normativa de la FCM

ART. 9.- CANVIS DE PILOT O DE MOTOCICLETA

El canvi de motocicleta, de número d'identificació o del pilot diferent dels que constitueix l'equip titular, serà motiu d'exclusió. Una vegada efectuada la inscripció, només s'admetrà la substitució de la marca o classe de motocicleta en cas de requeriment exprés del concurrent al Jurat de la Competició, formulat no més tard del moment de la verificació de la motocicleta.

En curses de 24 hores. Durant el desenvolupament de la competició, i en el cas d'accident en el que un pilot es produeixi una lesió que li impedeixi reprendre la mateixa, podrà ser substituït per un altre pilot inscrit i pertanyent a un equip que s'hagi retirat de la competició. No podran fer ús d'aquesta norma els equips de quatre pilots o els que hagin fet ús d'aquesta una vegada. Tampoc podran ser presos com a substituïts aquells pilots que formin part d'un equip que degudament inscrit, no hagi pres la sortida en la prova.

ART. 10.- INDUMENTARIA

Durant la carrera, els pilots hauran d'anar provistos del casc homologat o autoritzat per la R.F.M.E. pantalons i guants de material sintètic de resistència similar, botes desprovistes de claus, camisa de màniga llarga com a mínim i el dorsal que tingui assignat cadascun d'ells. Les ulleres i les viseres, d'ús facultatiu, hauran de ser de material inestellable. Hombretes, genolleres i colzeres també obligatori.

ART. 11.- NUMEROS

Les plaques numèriques seran de construcció sòlida, i mediran aproximadament 28x23 cm., col·locant-se a ambdós costats de la motocicleta, sobre la roda de darrera i de manera que la visibilitat no quedi obstaculitzada per la posició del pilot, i una tercera a la part frontal, amb una inclinació no superior als 25 graus respecte de la vertical i perfectament visible. Les dimensions mínimes de les xifres seran: 140 mm. d'alçada, 90 mm. d'amplada i 25 mm. de gruix de traç. L'espai entre dues xifres no podrà ser inferior a 25 mm. La pintura serà mat i els colors utilitzats seran: **fons negre i números en groc o fons blanc amb números negres.**

ART. 12.- CARBURANTS I LUBRIFICANTS

El carburant serà de tipus comercial, la distribució del qual estigui convenientment assegurada per les estacions de servei. Els additius que s'utilitzin en les mescles no han d'alterar l'octanatge de les benzines. Els Comissaris Esportius estan facultats per a ordenar en qualsevol moment i lloc la presa de mostres de combustible i demés productes utilitzats, ja sigui de la màquina o dels dipòsits de reserva.

El carburant i lubricant seran per compte dels participants.

ART. 13.- REPOSTATGES I MANIPULACIONS DEL CARBURANT

Els repostatges, si no es disposa de una zona especial, s'hauran d'efectuar en el box individual de cada equip, havent d'estar el motor parat. Es realitzaran directament des del dipòsit subministrador al situat a la motocicleta, és a dir, sense l'ús d'embuts. Els dipòsits de subministrament i els d'emmagatzematge hauran d'estar en perfectes condicions, disposar de tanca de seguretat estanc i hauran d'èsser metàl·lics. A més, els de subministrament disposaran d'un tub de subministrament amb aixeta i, en cas d'estar elevats, no estaran a més de 2,5 metres d'alçada.

No està permès el repostatge per canvi de dipòsit.

En les operacions de repostatge i manipulacions del carburant i lubricants, així com en les rodalies dels dipòsits que els continguin, està terminantment prohibit fumar.

Excepcionalment, prèvia autorització del Director de Carrera i sota la supervisió d'un Comissari, es podrà repostar en el recorregut mitjançant un recipient màxim de 2 litres de capacitat.

ACTUALITZAT AMB ANNEX 1

Està totalment prohibit fumar al box.

ART. 14.- PARC DE REPARACIONS/ BOXES

Els boxes es componen de:

- 1.- **PISTA DE DESCELERACIO.**- És l'únic lloc per accedir a la zona d'assistència.
- 2.- **ZONA D'ASSISTÈNCIA.**- Consta de:

PISTA DE CIRCULACIÓ: És el lloc a través del qual els participants circulen per la zona d'assistència. En ella està prohibit efectuar qualsevol tipus d'assistència. Excepcionalment, si un participant ultrapassa el seu box, només podrà acostar el seu vehicle al box col·lectiu. En incorporar-se o travessar la pista de circulació, s'ha de donar preferència als equips que circulin en ella.

BOX INDIVIDUAL: És el lloc destinat a cada equip per efectuar les assistències permeses en el present R.P., excepte les soldadures, tal com es detalla en l'Art. 15, així com els relleus de pilots. Totes les peces de recanvi, materials i eines hauran de situar-se en el box individual. Cada equip ha de tenir en el recinte del seu box i en lloc molt accessible, un extintor homologat per hidrocarburs de 5 Kg. de contingut. La presència en el box de persones no autoritzades serà motiu de sanció.

BOX COL·LECTIU: És el lloc on, excepcionalment, els participants podran efectuar les assistències permeses en el R.P. En el box col·lectiu no està permès tenir-hi objectes dipositats, havent d'abandonar aquest box tots els membres de l'equip en finalitzar l'assistència.

3.- PISTA D'ACCELERACIÓ.- És l'únic lloc per a incorporar-se a la pista de carrera des de la zona d'assistència. L'accés a la pista estarà senyalitzat amb una llum taronja intermitent que indica precaució.

Tot vehicle o pilot que presenti anomalies no serà autoritzat a accedir a la pista de carrera.

ART. 15.- REPARACIONS

Hauran d'efectuar-se en el box individual de cada equip. Les reparacions que comportin risc d'incendi, cas de les soldadures, per exemple, només podran ser realitzades únicament i exclusiva en el lloc del parc de treball disposat per l'Organització, havent de portar l'extintor homologat.

Queden autoritzades tot tipus de reparacions, excepte la substitució de bastidor, càrter del motor i caixa de canvis (cas de ser independents). La substitució o reparació del silenciós requerirà un nou control de so. En tota reparació efectuada en boxes podran intervenir-hi dos membres de l'equip d'assistència o pilots, a més del que condueixi la motocicleta en aquell moment.

Casos excepcionals:

- En el parc de treball podrà reparar-se la motocicleta en el box col·lectiu.
- En el circuit només podrà reparar la motocicleta el pilot que la condueixi amb les eines i recanvis de què sigui portador.
- En el circuit, en lloc que no representi perill i prèvia autorització del Director de Carrera i sota la supervisió d'un Comissari, es podrà reparar la motocicleta en les mateixes condicions que els boxes.
- Si un pilot trenca la moto a mig circuit, **amb la supervisió d'un oficial de cursa** podrà retornar a boxes sense acabar de completar la volta. Aquesta no li serà comptabilitzada. En cap cas, sota pena d'exclusió, podrà circular contra direcció per la pista. **ACTUALITZAT AMB ANNEX 1**

ART. 16.- VERIFICACIONS PREVIES I DURANT LA COMPETICIO

La verificació tècnica i preliminar es realitzarà per part del Comissari Tècnic, havent-se de trobar cada motocicleta davant del seu box per a procedir a la verificació, precintat i control de sortida.

Si, a judici del Comissari Tècnic, alguna motocicleta no està d'acord amb les condicions exigides en aquesta competició, el cap d'equip serà advertit de les deficiències trobades i se li concedirà un termini de 30 minuts per a arranjar-les. Si a l'acabament del termini fixat no han estat corregides, se l'exclourà. Per al control de soroll es donarà un segon termini abans de procedir a l'exclusió.

Nomes es facilitarà UN transponder per equip. Aquest haurà d'estar fixat de forma solida a les barres de suspensió de la motocicleta. Al efectuar-se el relleu s'haurà de canviar el transponder d'una a altre motocicleta. Cada motocicleta podrà disposar del seu propi suport de transponder.

La verificació administrativa es durà a terme a la mateixa hora que l'anterior i en el mateix circuit.

Durant el transcurs de la competició, les motocicletes podran ser examinades en qualsevol moment per assegurar-se de què estan en bones condicions de seguretat i per a comprovar si alguna de les peces marcades o precintades ha estat canviada.

ENTRENAMENTS: Es realitzaran el mateix dia de la competició

ART. 17.- CONTROL MEDIC

L'Organització es reserva el dret de fer examinar pel Metge de la Competició als pilots inscrits i, en el seu cas, no permetre'ls prendre sortida, segons el resultat obtingut.

ART. 18.- SORTIDA

Mitja hora abans de la sortida, es col·locaran les motocicletes a la línia de sortida en ordre de volta ràpida si hi ha hagut entrenaments cronometrats i en el seu defecte per sorteig, celebrat prèviament.

S'autoritza l'escalfament de motors fins a 10 minuts abans de l'inici de la competició. En aquest moment, haurà d'abandonar la pista tot el personal dels equips, a excepció dels pilots que vagin a prendre la sortida.

La sortida s'efectuarà a l'estil "**LE MANS**", no podent l'operació de posta en marxa de la motocicleta, provocar la rotació de la roda motriu. Transcorregut un minut després d'haver donat la senyal de sortida (fi del període d'arrancada), els participants quedaran en llibertat de posta en marxa.

A la sortida està prohibit, així mateix, sortir amb antelació a la senyal corresponent i rebre ajuda exterior.

ART. 19.- RELLEU DE PILOTS

El sistema de conducció serà el de relleus alternatius, essent el seu ordre i la seva durada lliures.

Els relleus s'efectuaran en el box individual de cada equip, llevat dels següents casos excepcionals:

- Els relleus podran efectuar-se en el box col·lectiu.
- Prèvia autorització del Director de Competició, es permetrà el relleu fora de boxes d'un pilot que resulti lesionat després d'un accident i quedi impossibilitat per a seguir en competició. El pilot lesionat serà transportat per la Organització fins el lloc corresponent on rebrà l'atenció mèdica.

ACTUALITZAT AMB ANNEX 1

ART. 20.- CONDUCTA EN LA COMPETICIO

a) Una motocicleta en carrera no pot sortir-se del circuit llevat en cas de força major, havent-se d'integrar pel mateix lloc per on sortí.

b) Està terminantment prohibit circular en sentit contrari de la marxa establert.

c) Durant tota la prova, les motocicletes únicament podran ser mogudes pel seu motor o l'esforç muscular del pilot, quedant prohibida, per tant, la percepció d'ajuda de qualsevol persona diferent a la del pilot, excepte sota supervisió d'un oficial de cursa.

d) Els pilots s'abstindran de realitzar qualsevol maniobra deslleial amb respecte als demés participants, així com obstaculitzar l'avançament d'altre competidor de qualsevol forma.

e) Els participants atendran les indicacions que se'ls faci per mitjà de banderes o altres dispositius previstos per l'Organització.

f) Tot vehicle concurrent que per la forma de conduir del pilot o per les condicions de la màquina, resultés incòmode o perillós per als demés participants, podrà ser sancionat o exclòs.

g) En curses que tinguin una part de la seva durada nit. S'haurà de circular amb l'enllumenat complet durant l'interval que indiqui l'Organització. L'ordre de detenció per falla de l'enllumenat es donarà en el box corresponent, i si el pilot no es para a la volta següent, serà sancionat. De no poder-se reparar l'avaría, romandrà la màquina en el seu box fins que es doni l'ordre de poder prescindir de l'enllumenat.

ART. 21.- ULTIMA VOLTA I FINAL DE CARRERA

L'última volta no podrà cobrir-se en un temps superior a 15 minuts per pista seca, o superior a 20 minuts per pista mullada. El final de cursa es a l'hora en punt en que finalitza la cursa.

ART. 22.- EXCLUSIO DE LES CLASSIFICACIONS PARCIALS

Serà condició ineludible per a classificar-se, cobrir el 40% més una de les voltes realitzades pel primer classificat de la classe, menyspreant la fracció en cas que n'hi hagués.

ART. 23.- VERIFICACIO FINAL

Una vegada acabada la competició, els vehicles es dipositaran al recinte tancat disposat a l'efecte per l'Organització, on el Comissari Tècnic procedirà a la verificació final. Els vehicles romandran en l'esmentat recinte fins que el Director de la Competició autoritzi la seva retirada, prohibint-se qualsevol manipulació sobre les màquines. Almenys un dels mecànics de cada equip romandrà a disposició del Comissari Tècnic per a procedir al seu eventual desmuntatge.

ART. 24.- RESULTATS I CLASSIFICACIONS

Els resultats finals es publicaran dins de la mitja hora següent a la finalització de la cursa.

ART. 25.- SANCIONS

Correspon al Director de la Competició decretar les sancions per infracció al present Reglament. S'estableix el següent quadre de sancions:

<u>ART.</u>	<u>MOTIU</u>	<u>SANCIO</u>
1	Vehicle disconforme amb les normes de seguretat	- Ordre de reparació
2	Frau o de dades en la inscripció	- Exclusió
3	Canvi de pilot o motocicleta durant la competició	- Exclusió
4	No anar provist de la indumentària reglamentària	- No autor. a sortir
5	Deficiència del sistema d'identificació	- No comptab. volta
6	Canvi de número d'identificació durant la competició	- Exclusió
7	Repostar en forma no autoritzada	- 4 voltes
8	Fumar al voltant dels dipòsits de combustible	- 2 voltes
9	Reparar amb l'equip d'assistència de forma no autoritzada	- 4 voltes
10	Entrar o sortir de boxes per accessos no autoritzats	- 3 voltes
11	Circular en les pistes de boxes en sentit contrari al de la carrera amb el vehicle en marxa	- 6 voltes
12	Presència en un box de personal no autoritzat	- 1 volta

- 13 Efectuar assistències en boxes, en zones no autoritzades - **1 volta**
- 14 Obstaculitzar la pista de circulació de boxes - **1 volta**
- 15 Infringir les normes del parc tancat - **Exclusió**
- 16 No formalitzar la verificació preliminar - **No autorit. a sortir**
Irregularitats observades en verificacions durant la carrera - **Exclusió**
- 17 No passar l'examen mèdic preliminar - **No autor. a sortir**
- 18 Prendre la sortida amb antelació - **2 voltes.**
Posta en marxa no autoritzada - **2 voltes.**
- 19
 - a) No seguir l'itinerari indicat - **Exclusió**
 - b) Circular en sentit contrari al de la marxa amb el motor en marxa - **Exclusió**
 - c) Rebre ajuda exterior no autoritzada - **4 voltes**
 - d) Realitzar maniobra deslleial - **Exclusió**
 - e) No atendre a les indicacions dels Comissaris - **Exclusió**
 - f) Conducció perillosa per als demés participants - **1 volta.- Exclusió**
 - g) Funcionament ineficaç de la instal·lació lluminosa de la motocicleta durant els períodes d'ús obligatori - **No autor. a sortir**
- No detenir-se en el box en el termini d'una volta després de rebre avís de mal funcionament de la il·luminació de la motocicleta. No comptab. de les voltes des de l'avís
- 20 Efectuar el relleu en forma no autoritzada - **Exclusió**
No realitzar el número mínim de relleus per pilot - **8 voltes.**
- 21 Realitzar l'última volta en temps superior al permès - **No compt. de la volta**
No rebre la senyal d'arribada - **Desqualificació**
- 22 No introduir la motocicleta en el parc tancat a l'arribada - **Exclusió**
- 23 Irregularitats observades en la verificació final - **Exclusió**
- 24 No respectar l'ordre de posició en cas d'aparèixer la Safety Bike - **2 voltes**
- 25 Avançar la Safety Bike - **Exclusió**
- 26 Faltar el respecte a l'organització - **de 2 voltes/exclusió**

Aquestes sancions poden ser modificades pel Jurat de la prova en funció de la llargada del circuit.

AT. 26.- PETICIO D'ACLARIMENT

Qualsevol petició d'aclariment sobre els resultats de la prova o el seu desenvolupament, ha de dirigir-se al Director de la Competició.

La petició d'aclariment sobre els resultats de la prova ha de formular-se dins els terminis de la següent a la publicació dels mateixos.

ART. 27.- RECLAMACIONS

S'efectuaran tal com indica el capítol 11 de la Normativa General.

Una mateixa reclamació no podrà versar més que sobre un sol assumpte concret. Els dipòsits de garantia es reintegraran quan la reclamació resulti fundada.

No es pot reclamar sobre la decisió del Jurat, però en determinats casos es pot apel·lar segons allò prescrit en el Codi Esportiu de la F.C.M.

ART. 28.- TROFEIXOS

Es concediran trofeus als 3 primers equips classificats de cada categoria.

ART. 29.- SENYALS

BANDERA NACIONAL: Sortida.

BANDERA VERMELLA: Parada absoluta de tots els corredors.

BANDERA NEGRA AMB EL NUMERO D'UN EQUIP: Parada del pilot de l'equip corresponent.

BANDERA GROGA, SENSE AGITAR: Atenció.

BANDERA GROGA AGITADA: Perill, preparar-se per a parar.

BANDERA VERDA: Recorregut lliure.

BANDERA BLAVA: Deixar pas a un conductor que va a avançar.

BANDERA A FRANGES VERTICALS VERMELLES I GROGUES: Pista relliscosa.

BANDERA BLANCA: Vehicle de servei en pista.

BANDERA A QUADRES BLANCS I NEGRES: Fi de carrera.

PLAFO AMB ASPA: Encendre o apagar enllumenat.

BANDERA BLAU-GRANA: Regadiu.

Aquestes senyals es donaran de nit amb disc o bandera il·luminats.

ART. 30.- SERVEI D'INFORMACIÓ

Durant la carrera s'anirà informant periòdicament sobre el desenvolupament de la mateixa, amb caràcter merament oficiós.

ART. 31.- BRIEFFING

El director de cursa farà un BRIEFFING (explicació i aclariment de dubtes) una hora abans de la sortida, que serà d'assistència obligatòria.

ART. 32.- PUBLICITAT

En els dorsals dels pilots, facilitats per l'Organització no es permetrà afegir-hi publicitat ni retallar-los.

ART. 33.- CONEIXEMENT DEL REGLAMENT

Els participants, pel fet de la signatura de la inscripció, declaren conèixer i respectar els Reglaments esportius de la F.C.M., així com el present Reglament de la Copa Catalana de Resistència Terra, obligant-se a complir totes les disposicions contingudes en els mateixos.

ART. 34.- INTERPRETACIÓ DEL REGLAMENT

La interpretació del present Reglament correspon als Comissaris Esportius de la Competició en primera instància, i a la F.C.M. en segona.

ART 36e- DESCOMPTE DE PROVES I DESEMPAT

Per a la classificació final del campionat es descomptaran els dos primers pitjors resultats de les curses calendades i aquest descompte ho serà a tots els efectes. En el supòsit que al final del

campionat, hi hagi més d'un pilot amb la mateixa puntuació, atesa la particularitat de les curses que son per equips, no hi haurà desempat.

Art. 37e.- CLASSIFICACIONS

La classificació general d'aquesta Copa, serà per les classes convocades de motocicletes, adjudicant a cadascun, les següents puntuacions dintre la classe en què hagi concorregut.

1er. Classificat	40 punts	9è. Classificat	14 punts
2on. Classificat	34 punts	10è. Classificat	12 punts
3er. Classificat	30 punts	11è. Classificat	10 punts
4art. Classificat	26 punts	12è. Classificat	8 punts
5è. Classificat	22 punts	13è. Classificat	6 punts
6è. Classificat	20 punts	14è. Classificat	4 punts
7è. Classificat	18 punts	15è. Classificat	2 punts
8è. Classificat	16 punts	següents	1 punt

Art. 38e. 24 HORES DE MOIÀ

La cursa anomenada 24 Hores de Moià es regirà pel seu propi reglament particular. A l'esmentada cursa no participarà la categoria RT1 i la resta de categories participaran amb una sola motocicleta.

ANNEX 1 AL REGLAMENT COPA CATALANA RESISTENCIA TERRA

Article 4.- A) NIVELL DE SO. No excedir de 113,5 dB, mesurats pel sistema 2 metres max..

Article 13.- REPOSTATGE

En el cas que un equip format per dues motos es quedi sense benzina en pista el procediment a seguir serà:

L'equip podrà repostar, amb el permís d'un comissari de cursa, un màxim de 2 litres al mateix lloc a on s'ha quedat sense benzina. En cap cas es podrà portar el transponder a box i fer el canvi de moto.

La sanció per aquesta infracció serà la que indica el punt 7 de l'article 25. 4 voltes.

Article 15.- REPARACIONS

En el cas que un equip format per dues motos tingui una averia en pista el procediment a seguir serà:

L'equip podrà reparar, amb el permís d'un comissari de cursa, al mateix lloc on han patit l'averia. En cap cas es podrà portar el transponder a box i fer el canvi de moto. Si la moto no es pot reparar es podrà portar el transponder a box, fer el canvi de moto però s'haurà d'acabar la cursa amb una sola moto.

La sanció per aquesta infracció serà la que indica el punt 9 de l'article 25. 4 voltes

Article 19.- RELLEU DE PILOTS

En el cas que un equip format per dues motos tingui un accident i el pilot accidentat no pugui continuar la cursa es permetrà, amb l'autorització d'un comissari de cursa, el relleu de pilot en pista. El segon pilot amb la segona moto anirà fins el lloc de l'accident i allà procediran al canvi de transponder. El pilot lesionat serà transportat per la Organització fins el lloc corresponent on rebrà l'atenció mèdica.

Barcelona 1 de març de 2012