

COPA CATALANA DE ENDURADA 2014

Índice

- Art. 1º.-VEHÍCULOS ADMITIDOS Y PARTICIPANTES.
- Art. 2º.-COMPETICIONES PUNTUABLES.
- Art. 3º.-ORDEN DE SALIDA.
- Art. 4º.-VERIFICACIONES TÉCNICAS, PREPARACIÓN PARA LA SALIDA.
- Art. 5º.-REPOSTAJE.
- Art. 6º.-PROHIBICIÓN DE RECURRIR A UNA FUERZA MOTRIZ EXTERIOR.
- Art. 7º.-ABANDONO.
- Art. 8º.-CÓDIGO DE CIRCULACIÓN.
- Art. 9º.-SECCIONES IMPRACTICABLES.
- Art. 10º.-CONTROLES HORARIOS.
- Art. 11º.-CARNET DE RUTA Y FICHA DE CONTROLES DE PASO.
- Art. 12º.-SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES HORARIOS.
- Art. 13º.-DISPOSICIONES LOS CONTROLES HORARIOS.
- Art. 14º.-CÁLCULO DE PENALIZACIÓN LOS CONTROLES HORARIOS.
- Art. 15º.-CONTROLES DE PASO.
- Art. 16º.-PRUEBAS ESPECIALES.
- Art. 17º.-CARACTERÍSTICAS DEL RECORRIDO.
- Art. 18º.-PLACAS.
- Art. 19º.-NÚMEROS.
- Art. 20º.-LISTADO DE PENALIZACIONES.
- Art. 21º.-PUNTUACIÓN EN EL CAMPEONATO.

La **Federación Catalana de Motociclismo** convoca la **Copa Catalana de Enduradas 2014**, acogándose a la normativa general y a las siguientes especificaciones:

Art. 1º.-VEHÍCULOS ADMITIDOS Y PARTICIPANTES.

En este Campeonato **sólo** podrán formar parte y puntuar los pilotos con licencia Catalana o Homologada expedida por la FCM o cualquier Federación Territorial y aquellas licencias territoriales autorizadas por la FCM.

Podrán formar parte todo tipo de motocicleta de características aceptadas por los Reglamentos de la Federación Catalana de Motociclismo, que se agruparán de acuerdo a las categorías que se determinan a continuación.

1.1.Categorías.

Sénior A.- Superior a 110 cc 2T y cualquiera 4T.

E-125.- Hasta 125 cc 2T. Pilotos hasta 20 años y que cumplan 21 durante el 2014.

Junior Abierta.- Superior a 130 cc 2T o 175 cc 4T. Pilotos hasta 22 años y que cumplan 23 durante el 2014.

Sénior B.- 2T o 4T. Pilotos a partir 21 años.

Promo.- Hasta 125 cc 2T.

Sénior C.- 2T / 4T. Pilotos a partir 30 años.

Veterano.- 2T / 4T Pilotos a partir de 40 años.

Féminas.- 2T / 4T. Cadete, Junior o Sénior.

Se limitarán las inscripciones a 350 pilotos que serán, por riguroso orden de inscripción, los primeros 350 pilotos que la formalicen.

En las Enduradas que se dispute también la categoría E-85cc, ésta se regirá por su Reglamento de Enduro 2014.

1.2. ILUMINACIÓN, MATRÍCULA I BOTÓN DE PARO DEL MOTOR.

Cada una de las motocicletas inscritas deben estar conformes con los requisitos del Código de Circulación vigente durante toda la competición. Será obligatoria una instalación de luces fija y definitiva para las partes delanteras y traseras de la motocicleta. El diámetro del faro delantero debe tener al menos 100 mm o superficie equivalente, cuando el vidrio no sea circular.

Durante las verificaciones técnicas se verificará la placa de matrícula. Ésta deberá estar fijada a la motocicleta de forma fija y definitiva y deberá estar presente durante toda la competición. La pérdida de la matrícula se sancionará con una penalización de 10 minutos. Por seguridad será obligatorio la instalación de un botón de paro del motor en el manillar de la motocicleta.

Este artículo también rige para las motocicletas de los acompañantes de las clases E-85cc y Promo.

Es recomendable que las motocicletas de las categorías E-85cc y Promo respeten el aspecto de la motocicleta de enduro.

Art. 2º.-COMPETICIONES PUNTUABLES.

Para que este Campeonato tenga validez, será imprescindible que se hayan celebrado como mínimo, la mitad más una de las competiciones programadas que **se determinan en el calendario oficial de la Federación Catalana de Motociclismo. En caso de empate al final del Campeonato se aplicará el artículo 15 º de la Normativa General.**

Art. 3º.-ORDREN DE SORTIDA.

El orden de salida será unificado para todas las pruebas puntuables y se establece de la siguiente manera:

En todas las carreras se hará una clasificación scratch que sólo servirá para establecer el orden de salida de los pilotos de notoriedad y establecer la clasificación del campeonato. No tendrá ningún efecto para entrega de trofeos de carrera.

Existirá una lista de notoriedad, que acogerá a los veintiuno primeros clasificados scratch que hagan tres vueltas, **Sénior A, E -125, Junior Abierta, Sénior B y Promo**, siempre que estén inscritos con tiempo y forma a la Federación Catalana de Motociclismo para cada prueba. Estos pilotos, tomarán la salida en orden inverso a la clasificación scratch. Es decir, en el primer minuto saldrán los clasificados en el puesto veinte, diecinueve y dieciocho con estos mismos dorsales. En el minuto siguiente los clasificados en el puesto diecisiete, dieciséis y quince que saldrán con estos mismos dorsales y así sucesivamente hasta llegar a los clasificados tercero, segundo y primero con los dorsales 3, 2 y 1. **En ningún caso abrirá la carrera un piloto de la categoría Cadete.** En este caso saltará el número al siguiente piloto scratch que no sea Cadete. Si no hay veintiún pilotos de notoriedad inscritos en la prueba a la lista entrarán los que sean inscritos en veinte, dieciocho etc. Para la primera carrera, el orden de notoriedad lo establecerán entre el Delegado de la FCM y el Moto club organizador de la prueba.

A criterio del director de carrera y en función de los pilotos inscritos, estos tomarán la salida dos cada minuto o tres cada minuto.

21 primeros pilotos.- De entre todos los que hagan 3 vueltas, por orden inverso a la clasificación scratch. En caso de hacer salidas toda la carrera de 2 en dos serán los primeros 20 pilotos.

Sénior A.- Superior a 110 cc 2T / Cualquiera 4T.

E-125.- Hasta 125 cc 2T exclusivamente. Nacidos 1989 o posteriores.

Junior Abierta.- Superior a 130 cc 2T / 175 cc 4T y mayores de 21 años con 125 cc 2T.

Sénior B.- 2 T / 4T.

Promo.- Hasta 125 cc 2T y 150 cc 4T.

Sénior C.- 2 T / 4T nacidos en 1981 y anteriores.

Veterano.- 2T / 4T nacidos en 1971 y anteriores.

Féminas.- 2T / 4T.

E-85cc.- Hasta 85 cc 2T.

Clásicas.- Motos clásicas.

Art. 4º.-VERIFICACIONES TÉCNICAS, PREPARACIÓN PARA LA SALIDA.

A la hora indicada en el carnet de ruta, 10 minutos antes de la hora de salida, se procederá a pasar la verificación técnica. En las mismas, se verificarán los puntos indicados en el artículo 1.2. y el neumático trasero que deberá ser del tipo ecológico homologado según el reglamento técnico de la FIM anexo, 01 "Enduro". **Este apartado también registrá para las motocicletas de los acompañantes de las clases E-85cc y Promo.** En el caso de que un acompañante lleve una moto de trial, serán permitidos los neumáticos de trial.

Se verificará que la moto esté en orden para circular por las vías públicas, luces, matrícula, etc y los elementos de seguridad, bolas a las manecillas, protector de piñón de salida, protector central al manillar y el estado general de la motocicleta.

El no superar las verificaciones técnicas no supondrá el reembolso de la inscripción.

A continuación pasará con el motor parado en la zona de espera para tomar la salida, esperando el minuto indicado en la hoja de ruta para proceder a la misma.

El minuto en el que los pilotos lleguen a la línea de salida será considerado como nuevo tiempo de salida. Los pilotos que lleguen con más de 30 minutos de retraso serán excluidos y no podrán tomar la salida.

4.1. Durante el minuto que sigue a la señal de salida, el piloto debe poner en marcha su motor en la línea de salida y bajo el impulso del motor, cruzar otra línea situada a 20 metros de la salida.

Todas las motocicletas deberán ser puestas en marcha, bien con el pedal de marcha o bien con cualquier otro mecanismo, eléctrico o mecánico incorporado a la motocicleta. Esta maniobra excluye la rotación de la rueda motriz.

4.2. Un piloto que haya sido penalizado por no haber puesto en marcha el motor y cruzar la línea de 20 metros en el minuto acordado, o que éste se pare entre la línea de salida y la línea de los 20 metros, no debe volver a la línea de salida sino que está obligado a empujar su motocicleta en el sentido del recorrido y cruzar la línea de 20 metros, para no entorpecer al resto de pilotos. Una vez haya pasado la línea de 20 metros puede arrancar el motor, de la manera que quiera. Será penalizado con 10 segundos.

Art. 5º.-REPOSTAJE.

No se concede ningún tiempo suplementario para las tareas de repostaje ya que éste ha de realizarse durante el tiempo del recorrido.

El repostaje sólo puede efectuarse en los sitios oficiales de repostaje indicados por la organización y en todos los Controles Horarios en que esté permitido, entre la bandera blanca y la bandera amarilla y siempre antes de pasar la mesa de control.

El repostaje está prohibido entre la bandera amarilla y la mesa de control.

La penalización por haber procedido al repostaje fuera de las zonas designadas es la Exclusión.

No puede ser transportado ningún carburante, si no es en un depósito o envase que esté anclado de manera permanente en la motocicleta bajo pena de Exclusión.

El engrase de la cadena está autorizado en las zonas de repostaje. Durante el repostaje el motor debe permanecer parado. El hecho de no respetarlo conlleva a la Exclusión.

Art. 6º.-PROHIBICIÓN DE RECURRIR A UNA FUERZA MOTRIZ EXTERIOR.

Está autorizada cualquier ayuda exterior recibida en los Controles Horarios llamados con asistencia. Cualquier ayuda recibida fuera de lo mencionado anteriormente se considerará ayuda exterior y conllevará a la Exclusión.

Este artículo no tiene validez para los pilotos de las clases Juvenil y Promo.

Art. 7º.-ABANDONO.

Cualquier piloto que se haya retirado de la competición está obligado a comunicarlo a la organización, entregando el carnet de ruta a cualquier oficial de la misma. Una vez

abandone la competició deberá borrar o retirar las placas porta números y no continuar el itinerario en compañía de cualquier otro piloto.

Art. 8º.-CÓDIGO DE CIRCULACIÓN.

Los pilotos y acompañantes deberán cumplir el Código de Circulación en vigor, en los pasos por carreteras y en las localidades atravesadas durante la competición. Todo piloto que sea reconocido culpable de alguna infracción al código, puede ser excluido.

Art. 9º.-SECCIONES IMPRACTICABLES.

Si durante el recorrido el Director de Carrera constata que una sección se ha vuelto impracticable o que sus condiciones son tales que no puede ser franqueada sin ayuda exterior, podrá eliminar del recorrido toda la sección afectada hasta el próximo Control Horario. Esta decisión deberá ser ratificada por el Jurado de la prueba.

Art. 10º.-CONTROLES HORARIOS.

Los Controles Horarios estarán situados: **En la zona de salida, al comienzo de la carrera y cercano al Paddock.**

Después del procedimiento de salida este control será Control con asistencia.

En los puntos intermedios escogidos por los organizadores serán sin asistencia y en un número máximo de dos.

En la zona de llegada. Este podrá compartir emplazamiento con el control de salida. En este control de llegada no se penalizará la entrada con adelanto.

Art. 11º.-CARNET DE RUTA Y FICHA DE CONTROLES DE PASO.

El Carnet de Ruta y la Ficha de Controles de Paso será entregado a los pilotos durante la verificación administrativa. Los pilotos serán los responsables de que sus Carnets de Ruta y Fichas de Control de Paso estén marcados en todos los Controles Horarios y Controles de Paso respectivamente.

Los carnés de ruta indicarán el tiempo asignado por cada Control Horario.

a) Cualquier piloto que no marque su Carnet de Ruta en un Control Horario o que, con ánimo de engañar a la Organización, modifique o marque su Carnet de Ruta o utilice deliberadamente el Carnet de otro piloto, será excluido de la prueba.

b) Cualquier piloto que pierda accidentalmente su Carnet de Ruta o Ficha de Controles de Paso, deberá obtener otro solicitándola al próximo Control Horario Control de Paso. Este nuevo carnet deberá ser utilizado a partir de este punto de control y en todos los siguientes. La pérdida del Carnet de Ruta comportará una penalización de 10 segundos.

c) Los pilotos están obligados a detenerse en todos los Control Horarios y de Paso, fichar su tarjeta y seguir las indicaciones del Comisario, comportando la exclusión el

incumplimiento de esta norma. Cualquier piloto que se salte un Control de Paso o Control Horario será excluido.

Art. 12º.-SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES HORARIOS.

Los Controles Horarios estarán señalizados con una bandera blanca colocada 200 metros antes de la mesa de control y con una bandera amarilla 20 metros antes de la misma mesa. Estas banderas estarán colocadas de manera que sean, en todo momento, perfectamente visibles para los pilotos. En los Controles Horarios sin asistencia, las banderas blancas llevarán un aspa negra.

Art. 13º.-DISPOSICIONES LOS CONTROLES HORARIOS.

Un reloj sincronizado con el aparato de cronometraje de la mesa de control, que sólo puede ser considerado como informativo, estará colocado conjuntamente con la bandera amarilla, cuyo paso marcará la hora de entrada al control. El piloto, después de pasar la bandera amarilla con su motocicleta, deberá presentar inmediatamente su Carnet de Ruta a la mesa de control o cuando un oficial le solicite. Los pilotos no están autorizados a pararse entre la bandera amarilla y la mesa de control. Parar conllevará la penalización de un minuto suplementario añadido a cualquier otra penalización horaria.

Los Controles Horarios, con o sin asistencia, estarán situados lo más cerca que sea posible, a la salida de una prueba especial.

Cualquier piloto puede pasar el Control Horario Final antes de la hora prevista, sin ninguna penalización.

Art. 14º.-CÁLCULO DE PENALIZACIÓN LOS CONTROLES HORARIOS.

Cada sección entre dos Controles Horarios constituye una prueba. Los pilotos que no respeten el tiempo asignado entre dos Controles Horarios serán penalizados con un minuto para cada minuto que avance o sobrepase el tiempo previsto, en función de las horas marcadas en el Carnet de Ruta.

14.1. Un piloto que llegue a un Control Horario con más de 30 minutos de retraso con respecto a su hora inicial de salida prevista será automáticamente excluido. Aún así el piloto, bajo su propia responsabilidad, puede continuar la carrera hasta que el Director de la misma tome la decisión final.

14.2. Si un piloto puede demostrar al Jurado que su retraso ha sido producido por una circunstancia excepcional, como es la de prestar auxilio a un piloto accidentado gravemente, le será concedida una tolerancia de tiempo excepcional. El haber sido entorpecido por otros pilotos, no es excusa válida para conseguir tolerancia especial.

Art. 15º.-CONTROLES DE PASO.

La Organización podrá intercalar tantos Controles de Paso durante el recorrido como considere necesarios. Estos estarán indicados con banderas azules 200 metros antes del puesto de Control. Todos los pilotos están obligados a detenerse en todos los Controles de Paso.

Aquellos corredores que no se detengan o que no esté registrado su paso por el Control serán excluidos.

Art. 16º.-PRUEBAS ESPECIALES.

El mínimo de pruebas especiales en una endurada será de 2 por vuelta, de 3 a 7 km de longitud. Las pruebas especiales tipo tramo las deberá verificar un miembro de la FCM. Si existiera una prueba tipo "extrema", ésta deberá ser factible de realizar para todas las categorías haciendo variantes si fuera necesario. Está prohibido, bajo pena de exclusión, entrenar estas pruebas especiales.

La salida de las pruebas especiales se hará con el piloto parado y el motor en marcha. El piloto deberá cruzar la línea de llegada sin detenerse y continuar el recorrido en dirección al Control Horario siguiente.

Estas pruebas no serán en ningún caso secretas, por lo que el piloto tiene la posibilidad de reconocer el recorrido caminando estando expresamente prohibido cualquier otro medio de locomoción bajo pena de exclusión.

La salida de cualquier prueba especial estará señalizada con un cartel de "Salida" o una Señera y la llegada con un cartel de "Llegada" o una bandera a cuadros de ajedrez.

Las pruebas tipo Crono serán puntuables desde la primera pasada. Si hay prueba tipo "extrema" la primera pasada por ésta será **NO** puntuable.

La clasificación para los pilotos y para las diferentes categorías, será calculada sobre la base de los tiempos realizados.

Los acompañantes tienen expresamente prohibida la entrada a la Crono en motocicleta.

Art. 17º.-CARACTERÍSTICAS DEL RECORRIDO.

Para todas las clases el recorrido será de 30 km mínimo por vuelta. Las clases **Sénior C, Veterano, Fémimas**, y **E-85 cc** efectuarán una vuelta menos al recorrido que las clases de **Sénior A, Junior, Sénior B** y **Promo**. Las clases **Promo, Sénior C, Veterano, Fémimas** y **E-85 cc**, evitarán en lo posible los pasos complicados o trialeros.

Los participantes, **Promo, E-85 cc** y **Fémimas** podrán disponer de un mochilero debidamente equipado identificado con una placa con la letra A y el mismo número de dorsal del piloto acompañado. Tienen que estar en posesión de la licencia de ACOMPAÑANTE, PILOTO o SOCIAL del año 2014. Toda acción sancionable de un acompañante, padre o tutor, dentro o fuera de la carrera, será aplicada a su piloto.

17.1. Horarios.

Publicación del R.P.	24 horas anteriores a la carrera
Verificaciones administrativas	De 8.00 a 9.30 horas
Verificaciones técnicas	10' avance de la hora de salida de cada piloto
Salida 1º participante	9.00 horas
Publicación resultados	60' después de la llegada del último piloto
Entrega premios	60' después de la publicación de resultados

Art. 18º.-PLACAS.

El organizador entregará 3 placas porta-números con el número de cada participante que se ubicarán en el frontal y en ambos laterales del vehículo de forma claramente visible. La superficie es de dominio exclusivo de los organizadores (FCM y Club) y su uso obligatorio.

Art. 19º.-NÚMEROS.

Es **obligatorio** otorgar los números de cada participante por tramos, sin embargo es **obligatorio**, otorgar los dorsales, dentro de cada clase y sólo los pilotos inscritos dentro del plazo que marca la normativa general de la Federación Catalana de Motociclismo, por el orden de la clasificación provisional en el Campeonato. Para la primera carrera el orden lo establecerán entre el Delegado de la FCM y el Moto Club organizador de la prueba.

Art. 20º.-LISTADO DE PENALIZACIONES.

20.1. En tiempos.

20.1.1. Pérdida de la placa de matrícula	10 minutos
20.1.2. Puesta en marcha del motor en la zona de espera a la salida	1 minuto
20.1.3. No pasar la línea de los 20 metros dentro del minuto de la hora de salida 10 segundos	
20.1.4. Por cada minuto de retraso a la línea de salida	1 minuto
20.1.5. Perder el Carnet de Ruta	10 segundos
20.1.6. Llegar con adelanto al Control Horario, por cada minuto	1 minuto
20.1.7. Pararse entre las banderas amarillas y la mesa de Control Horario	1 minuto
20.1.8. Llegar con retraso al Control Horario, por cada minuto	1 minuto
20.1.9. Pruebas especiales	1/100 segundos

20.2. Exclusión.

- 20.2.1. Llegar con más de 30 minutos de retraso a la línea de salida.
- 20.2.2. Repostaje fuera de las zonas oficiales o transporte de carburante en envases que no sean el depósito de gasolina.
- 20.2.3. No parar el motor durante el repostaje.
- 20.2.4. Utilización de una impulsión no autorizada.
- 20.2.5. Aceptar ayuda exterior fuera de las zonas de Control Horario. (No rige para Juveniles y Promo)
- 20.2.6. Abandono del itinerario, efectuando el recorrido en sentido contrario y/o no respetar el recorrido indicado.
- 20.2.7. Violación de las normas del Código de Circulación.
- 20.2.8. Modificación de un Carnet de Ruta o Ficha de Control de Paso, o utilización de un Carnet de Ruta de otro piloto.
- 20.2.9. No detenerse en un Control Horario o de Paso o no seguir las instrucciones de un comisario.
- 20.2.10. Llegar a un Control Horario con más de 30 minutos después de su hora inicial de salida.
- 20.2.11. Retroceder después de pasar el Control Horario para ir a la zona de asistencia.
- 20.2.12. No pasar un Control de Paso.

20.2.13. Entrenar en el recorrido en las pruebas especiales.

20.2.14. Cilindrada superior a la máxima autorizada en su clase.

20.2.15. No poner en la moto la publicidad facilitada por la organización o la Federación Catalana de Motociclismo.

Art. 21º.-PUNTUACIÓN EN EL CAMPEONATO.

Obtendrán la siguiente puntuación de cara al Campeonato, para cada categoría:

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

Todos los pilotos que terminen la carrera sumarán un punto en la clasificación del Campeonato.

LA INTERPRETACIÓN DE ESTE REGLAMENTO QUEDA A CRITERIO DE LA FEDERACIÓN CATALANA DE MOTOCICLISMO.