

REGLAMENTO

Clàssiques

4H

CIRCUIT CALAFAT

PARTICULAR

COPA CATALANA

RESISTÈNCIA CLÀSSIQUES

4 HORES RESISTÈNCIA CLÀSSIQUES CALAFAT

· DISSABTE 4 DE NOVEMBRE 2017 ·

· CIRCUIT CALAFAT ·

Manel Segarra Barreno:

"Feina i passió pel que t'agrada"

CCV 1996 - Circuit Calafat



99



A.M.A.R.



www.bottispeed.com

ÍNDICE

Capítulo 1 - CONVOCATORIA Y ORGANIZACIÓN

Artículo	1	- Convocatoria	1
Artículo	2	- Organización	1
Artículo	3	- Secretaría de carrera	1
Artículo	4	- Horarios	1

Capítulo 2 - PARTICULARIDADES

Artículo	5	- Circuito	2
Artículo	6	- Duración de la carrera	2
Artículo	7	- Oficiales	2
Artículo	8	- Señales	2
Artículo	9	- Servicios de información	3

Capítulo 3 - PARTICIPANTES

Artículo	10	- Equipos	3
Artículo	11	- Pilotos y equipamiento	4
Artículo	12	- Control médico	4
Artículo	12+1	- Licencias	4

Capítulo 4 - MOTOCICLETAS ADMITIDAS

Artículo	14	- Categorías	5
Artículo	15	- Reglamento técnico particular	5
Artículo	16	- Dorsales	6

Capítulo 5 - PREINSCRIPCIONES - INSCRIPCIONES

Artículo	17	- Formalización	7
Artículo	18	- Derechos de inscripción - Preinscripción	7
Artículo	19	- Acceso a las instalaciones	7
Artículo	20	- Asignación de garajes de paddock	8

Capítulo 6 - VERIFICACIONES

Artículo	21	- Administrativas	8
Artículo	22	- Técnicas	8

Capítulo 7 - CONDUCTA DE LOS PARTICIPANTES

Artículo	23	- Acceso y comportamiento en pista	9
Artículo	24	- Comportamiento en Pit-lane	10
Artículo	25	- Relevos	11
Artículo	26	- Repostaje de carburante	11

Capítulo 8 - DESARROLLO DE LA COMPETICIÓN

Artículo	27	- Briefing	12
Artículo	28	- Entrenamientos	12
Artículo	29	- Equipos clasificados para la carrera	13
Artículo	30	- Procedimiento de salida	13
Artículo	31	- Neutralizaciones	14
Artículo	32	- Interrupción de la carrera - nueva salida	15
Artículo	33	- Llegada	16
Artículo	34	- Verificación final	16
Artículo	35	- Clasificación final	17
Artículo	36	- Proclamación de vencedores	17

Capítulo 9 - GENERALIDADES

Artículo	37	- Publicidad	17
Artículo	38	- Suspensión o aplazamiento	18
Artículo	39	- Responsabilidad y seguros	18
Artículo	40	- Proceso sancionador	18
	40.3	- Tabla básica de penalizaciones	19
Artículo	41	- Reclamaciones	19
Artículo	42	- Interpretación y jurisdicción	20
Artículo	43	- Aceptación y renuncia	20
Artículo	44	- Instrucciones complementarias	21

Material adjunto - Plano del circuito



CAPÍTULO 1. CONVOCATORIA Y ORGANIZACIÓN

ART. 1 - CONVOCATORIA.

PENYA MOTORISTA BARCELONA (PMB), convoca para el día 4 de noviembre de 2017 en el Circuit Calafat una prueba de resistencia puntuable para el Copa Catalana Resistència Clàssiques 2017 de una duración de cuatro horas continuas para motocicletas clásicas denominada:

“4 HORAS RESISTÈNCIA CLÀSSIQUES CALAFAT”

Estando registrada por la Federació Catalana de Motociclisme (FCM).

ART. 2 - ORGANIZACIÓN.

A todos los efectos (información, publicidad, etc.) la PENYA MOTORISTA BARCELONA (PMB), en lo sucesivo la “Organización”, tiene su sede social sita en:

C/ Ballester, 7, bajos - 08023 BARCELONA

Tel.: 93 330 78 22 - Email: pmb@pmbarcelona.com - Web: <http://www.pmbarcelona.com>

Para información, tandas previas, alquiler de boxes, publicidad, etc.:

CIRCUIT CALAFAT - <http://www.circuitcalafat.com>

Srta. Pilar: Tel. 977 486 193 – 682 741 269 - Email: info@circuitcalafat.com

Para inscripciones, información general y deportiva, el contacto es:

Javier Gil - Email: classiques@fcm.cat - Teléfono: 639 351 351

El Comité Organizador está formado por: Manel MAESTRO - PMB y Javier GIL - FCM.

ART. 3 - SECRETARÍA DE CARRERA.

Antes de la carrera: Javier Gil - Email: classiques@fcm.cat - Teléfono: 639 351 351

Durante el desarrollo del evento: CIRCUIT CALAFAT - 1º piso Torre de Control.

ART. 4 - HORARIOS.

Viernes 3 noviembre:

08:00 Apertura del acceso a las instalaciones
17:00 - 20:00 Verificaciones Administrativas previas en Secretaria 1º piso Torre y
Verificaciones Técnicas previas en el área técnica situada junto a la
puerta de acceso al Pit-lane, lado norte del paddock.

Sábado 4 noviembre:

07:00 Apertura del acceso a las instalaciones
07:15 - 08:45 Verificaciones Administrativas y Técnicas
08:15 Briefing 4H Clàssiques en Sala de Brifing, Escuela de Pilotos - 1º piso
09:00 - 09:30 1º Entrenamiento cronometrado 4H Clàssiques
10:00 - 10:30 2º Entrenamiento cronometrado 4H Clàssiques
11:00 - 11:10 Apertura del Pit-lane - vuelta de reconocimiento - Relleu Legendari 24H
11:10 - 11:20 Foto pilotos participantes en las 4H Clàssiques
11:20 - 11:30 Procedimiento de salida 4H Clàssiques
11:30 - 15:30 Carrera "**4 Hores Resistència Clàssiques Calafat**"
15:45 Pódiums 4H Clàssiques

CAPÍTULO 2. PARTICULARIDADES

ART. 5 - CIRCUITO.

La competición se desarrollará en el Circuito Calafat, cuya longitud es de 3.250 metros, según plano adjunto. La carrera se disputará en sentido de giro de la agujas del reloj.

ART. 6 - DURACIÓN DE LA CARRERA.

La duración de la carrera está prevista a 4 horas consecutivas con salida a las 11:30 h. del sábado 4 de noviembre de 2017 y llegada prevista a las 15:30 h. del mismo día.

ART. 7 - OFICIALES.

Presidente del Jurado	Miquel GÓMEZ
Miembros del Jurado	Salvador MARTÍ - Dani GONZALEZ
Secretaría del Jurado	Dani RALLO
Dirección de carrera	Julio ALVAREZ - Josep CARDONA
	Oscar PEREZ DE LARA
Atención al Participante	Eva VILLAPLANA - Isabel SIMEON
Verificaciones técnicas	Josep M ^a FONT - Miguel A. SEGURA
Cronometraje	Carlos ANTOÑANZAS - CRONOSYSTEM
Jueces se salidas/llegadas C-0/00	Carlos GUILLÉN - Antoni M ^a GRACIA
Control de relevos	Manel GONZÁLEZ
Pit-lane seguridad y circulación	Xavier GIL - Jordi VILA
Parque cerrado	Jordi APARICIO
Jefes de pista	Paco CINOS - Pedro CERVANTES
Logística	Isidre MONTFERRER
Pace & Safety-Car	Àngel GARCÍA · M. RIPOLL · J. de la TORRE
Rescate 1 - 2 Circuit Calafat	Lluís GURRERA - Ferran CHAVARRIA
Prensa	Federico VAN DER HOEVEN
Espiquer:	Sergi CARDONA
Protocolo y Transmisiones	Manel MAESTRO
Protocolo Podium	Octavio TENORIO - Chon SOLÀ
Imagen	Marina GIL - Carlos DURAN - Albert TURA
Información - Merchandising	Alicia GIL
Circuit Calafat - Administración	Pilar MARGALEF
Adjunto Coordinación general	Tony HURTADO – Toni GARCÍA
Coordinación general	Javier GIL

La dirección del Presidente del Jurado y los Comisarios Deportivos durante la competición será: CIRCUIT CALAFAT - 1º piso Torre de Control

ART. 8 - SEÑALES.

Durante el desarrollo de la competición los pilotos deberán observar y acatar rigurosamente las indicaciones y señales siguientes:

Señales con Banderas:

<u>Señal</u>	<u>Orden</u>	<u>Responsable</u>
• Bandera Nacional de Catalunya	Señal de salida.	Juez de Salidas
• Bandera Roja	Detención de la carrera	Juez de Llegadas y Ofic. pista
• Bandera negra + cartel con nº	Parada en Pit-lane del nº indicado, descalificado.	Juez de Llegadas C-0
• Bandera negra + círculo naranja + cartel con nº	Parada en Pit-lane del nº indicado soluciona y sale de nuevo a pista	Juez de Llegadas C-0
• Bandera N/B en diagonal + cartel con nº	Advertencia de maniobra antideportiva al nº indicado	Juez de Llegadas C-0
• Bandera amarilla inmóvil	Peligro aminorar la marcha	Oficiales de pista
• Bandera amarilla agitada	Peligro inminente prohibido adelantar	Oficiales de pista

• Band. amarilla con franjas rojas	Deterioro de la adherencia de la pista	Oficiales de pista
• Band. blanca +cruz roja diagonal	Comienza a llover	Oficiales de pista
• Bandera verde	Pista libre	Oficiales de pista
• Bandera blanca	Vehículo de servicio circulando en pista	Oficiales de pista
• Cartel con "SC"	Vehículo de seguridad, neutralización	Oficiales de pista
• Bandera azul inmóvil	Va a producirse un adelantamiento	Oficiales de pista
• Bandera azul agitada	El adelantamiento es inmediato	Oficiales de pista
• Bandera a cuadros B/N	Llegada	Juez de llegadas C-0

Señales luminosas:

Señal: Semáforo en rojo
 Ámbito: Semáforo parrilla de salida y salida de Pit-lane
 Significado: Detención de la carrera
 Responsable: Director de carrera

Señal: Semáforo en rojo
 Ámbito: Salida de Pit-lane
 Significado: Entrada a pista por el Pit-lane cerrada
 Responsable: C-00 salida de Pit-lane

Señal: Semáforo en verde
 Ámbito: Salida de Pit-lane
 Significado: Entrada a pista por el Pit-lane abierta
 Responsable: C-00 salida de Pit-lane

La no observación de estas señales será sancionada.

ART. 9 - SERVICIOS DE INFORMACIÓN

Durante el transcurso de la competición se facilitará información a través de diversos canales:

- *Oficina de Atención a los participantes:*

Instalada en Secretaria 1ª planta de la torre de control, acceso por la terraza sobre el Pit-lane. Se encargará de las verificaciones administrativas y facilitará datos referentes a: información general, clasificaciones provisionales, incidencias, sanciones, reclamaciones, etc.

- *Tablón Oficial de anuncios:*

Situado en Secretaria 1ª planta de la torre de control.

- *Online*

Resultados en directo por internet, intranet local con descarga de resultados. Solicitar información en la recogida del Transpoder.

- *Pit-lane:*

Distribución periódica de hojas de clasificación, información y anexos.

- *Servicio de megafonía:*

Esta información deberá considerarse en todos los casos como oficiosa.

CAPÍTULO 3. PARTICIPANTES

ART. 10 - EQUIPOS.

10.1 - Todos los equipos deben tener una composición mínima de 2 pilotos. Se admite un tercer piloto con inscripción suplementaria.

10.2 - El equipo debe tener una edad media entre todos sus pilotos igual o superior a 35 años.

10.3.1 - Los equipos pueden participar en los entrenamientos oficiales con dos motocicletas, siempre verificadas y de la misma categoría. Sólo una de ellas podrá estar en pista, y podrán ser utilizadas indistintamente por los pilotos del equipo.

10.3.2 - Una vez finalizados estos entrenamientos, el Jefe de equipo deberá informar a la organización, con cuál de las dos motocicletas participará en carrera.

10.3.3 - La segunda motocicleta deberá estar siempre fuera del Pit-lane, y sólo podrá ser utilizada en caso de avería de la primera. La organización deberá estar informada y autorizar este cambio. El equipo podrá finalizar la competición, pero en este supuesto no se clasificarán en la misma.

10.4 - Cada equipo participante deberá nombrar un jefe de equipo, mayor de edad y a ser posible que no sea piloto del equipo. Su nombre debe ser comunicado a la organización en la inscripción.

El jefe de equipo debe ir siempre acreditado como tal. Dicha acreditación será entregada, en las verificaciones administrativas.

Esta persona será la responsable del equipo ante la Organización y el Jurado a todos los efectos: verificaciones, reuniones, comunicados, sanciones, etc..

Entre otras, se le atribuyen las siguientes tareas:

- Realizar los trámites de verificaciones Administrativas y Técnicas.
- Comunicar la o las motos participantes y presentar reclamaciones.
- Comunicar los relevos que se efectúen, los cambios de piezas, etc.
- Firmar el acuse de recibo de los comunicados y sanciones.
- Asistir al Briefing pre-carrera con todos los pilotos componentes del equipo.
- Es el responsable del orden y limpieza de su zona de trabajo en el Pit-lane.

ART. 11 - PILOTOS y EQUIPAMIENTO.

11.1 - Los pilotos tendrán que tener una edad mínima de 21 años y con un mínimo de 5 años sin haber puntuado en competiciones motociclistas modernas en competiciones: FCM CCMV, CIV, CCMV, CIV, TCR, 24HC, RFME CEV, FIM GP, SBK, CEV, etc.

El Comité Organizador podrá estudiar cada caso, en base al estudio de sus participaciones y resultados, y la decisión será definitiva e inapelable.

11.2 - Durante el desarrollo de la competición, los pilotos deberán ir provistos de casco, guantes, botas y estar enteramente vestidos de una sola pieza con mono de cuero u otro material. (Todo ello homologado por el Reglamento Técnico Anexo 01/2017 de la F.I.M.)

Dichos elementos deberán ir perfectamente cerrados o abrochados. En caso de inclemencias climatológicas los pilotos podrán colocarse sobre los elementos anteriormente mencionados prendas contra el frío o el agua.

11.3 - Durante el desarrollo de la competición los pilotos deberán portar un distintivo, brazalete y pulsera de diferentes colores que identificarán a cada uno de ellos.

ART. 12 - CONTROL MÉDICO.

12.1 - Los pilotos podrán ser sometidos a un reconocimiento médico previo a la salida por el servicio médico de la Organización.

12.2 - 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 aquellos participantes cuyo estado físico no sea el adecuado.

12.3 - Durante el desarrollo de la competición queda prohibido a los pilotos el consumo o estar bajo los efectos de bebidas alcohólicas o drogas.

ART. 12+1 - LICENCIAS.

Podrá tomar parte en la competición todo piloto en posesión de licencia:

- Licencia Catalana - Única o Única CE.
- Licencia Catalana - Única o Única CE para un sólo día de carrera.

CAPÍTULO 4. MOTOCICLETAS ADMITIDAS

ART. 14 - CATEGORÍAS.

14.1 - Serán admitidas en la competición todas las motocicletas clásicas de 2 ruedas conforme con las especificaciones técnicas y de seguridad expresadas en el presente R.P. y sus Anexos.

Para aquellos aspectos no contemplados en este R.P. y sus Anexos, se aplicará el Reglamento Técnico de la FCM para el Copa Catalana Resistència Clàssiques 2017 y los Reglamentos Técnicos de FIM a efectos de elementos de seguridad.

14.2 - Los equipos podrán inscribirse en una de estas categorías, en base a la o las motocicletas clásicas con las que participen:

<i>Categorías y Características</i>	<i>Motocicletas fabricadas hasta o entre los años</i>
Clàssic 500 Sup. 340cc 2T y 390cc 4T Max. 380cc 2T / 500cc 4T	El año 1986
Clàssic 1000 Sup. 381cc 2T y 501cc hasta 1200cc 4T	El año 1979
Clàssic 24H Sup. 381cc 2T y 501cc hasta 1200cc 4T	años 1980 - 1986
Maxi Clàssic Max. 750cc 4 cilindros / 999cc 2 cilindros	años 1987 - 1989

14.3 - No se admitirán motocicletas derivadas de modelos desarrollados originalmente para especialidades de montaña.

En el Anexo 1 de los Anexos Técnicos (págs. 10/11) del Reglamento Técnico de la Copa Catalana Resistència Clàssiques 2017, esta publicada la lista de los diferentes motocicletas con Excepciones y puntualizaciones.

14.4 - La Organización estudiará y verificará la seguridad, competitividad y aspecto de cada una de las motocicletas inscritas, para a criterio de la misma, ubicarlas en la categoría correspondiente o rechazar su participación.

ART. 15 - REGLAMENTO TÉCNICO PARTICULAR.

15.1 - En todos los casos se ha de salvaguardar el aspecto original y clásico de la moto. Todos los elementos reemplazados deberán ser de aspecto y características similares a los elementos originales, tanto en su funcionalidad, como en su material de construcción, medidas, características técnicas y su aspecto exterior, priorizando la imagen clásica y original de todos los componentes de la motocicleta.

15.2 - Las motocicletas deben ir provistas de un sistema propio de puesta en marcha del motor (motor eléctrico de arranque o pedal de puesta en marcha).

15.3 - Todas las palancas de freno y embrague deben tener una bola de final (mínimo 16 mm). El acelerador debe retornar a su posición original cuando el piloto suelta el puño. Los extremos del manillar deben estar taponados.

15.4 - - Elementos a retirar obligatoriamente: caballetes, luces intermitentes, espejos, matrícula, estribos del pasajero y cualquier otro elemento considerado peligroso.

15.5 - Es obligatorio un interruptor de parada en el manillar.

15.6 - Todas las motocicletas deben estar provistas de uno o varios recipientes (bidones) cuya capacidad total sea de 500cc, que servirá de recuperador para todas las válvulas de escape de la motocicleta, reservas de aceite, combustible, agua, así como para el cárter.

15.7 - - Las motocicletas de 4T. deben estar provistas de una bandeja (bañera) de goteo para contener las posibles fugas de lubricación y la refrigeración líquida bajo el motor.

15.8 - La motocicleta debe disponer de un solo depósito de combustible y una sola boca de llenado con tapón o válvula de carga, la capacidad máxima, no será superior a 24litros. Es obligatorio instalar en el interior del depósito de gasolina espuma (mousse) "Explosafe" material ignífugo homologado, Se recomienda colocar un mínimo de 2 unidades.

15.9 - Todos los tapones de drenaje, filtros de aceite, tuberías, tapas¹ y tornillería de niveles de aceite (llenado y vaciado) del cárter de cigüeñal y caja de cambios, la tornillería del los soportes de las pinzas de freno, serán precintados por un alambre estirado en la dirección de ajuste para evitar el aflojamiento accidental.

15.10 - Todas las motocicletas deben sustituir el líquido refrigerante por agua corriente, agua destilada o agua mezclada con alcohol etílico.

15.11 - Los neumáticos deben ser rayados de uso comercial. Los neumáticos slicks, slicks rayados y de lluvia no están permitidos. Los calentadores están permitidos exclusivamente en el box y Pit-lane.

15.12 - Es obligatorio la colocación de estribos rígidos, no plegables

15.13 - - Una carcasa metálica debe cubrir completamente la cadena de primaria en todas las motocicletas con caja separada. La salida de la caja de cambios será cubierta por un escudo de metal, se instalará un protector de la cadena con un grosor mínimo de 3 m/m, que impida que ninguna extremidad pueda entrar en la zona comprendida entre piñón y corona de la transmisión secundaria.

15.14 - Si alguna pieza debiera ser reemplazada, se cambiaría por piezas similares a la original de la época. Si se hicieron otros cambios en la máquina en su configuración original (ejemplo: frenos de disco, kit de motor...), dichos cambios tienen que haber sido creados con piezas correspondientes a los utilizados en su época, y se deberá poder justificar documentalmente.

15.15 - Recambios y accesorios prohibidos:

- Silenciador en fibra de carbono.
- Horquillas invertidas, horquillas de un diámetro superior a 43mm.
- En las categorías Clàssic 500 y 1000, los amortiguadores traseros no podrán equipar pulmones de gas o antideif, excepto si la motocicleta en origen estuviera equipada con este tipo de dispositivos.
- Depósitos de combustible con sistemas de llenado de doble boca.
- Discos de frenos floreados.
- Frenos de pinzas de 4 pistones o más -salvo que la moto estuviera equipada de origen- (justificarlo documentalmente).
- Bombas de freno radiales, no comerciales.
- Los sistemas de adquisición de datos de inyección o de sobrealimentación.

15.16 - En caso de duda, será el concursante quien deberá demostrar la conformidad de su motocicleta.

Los Comisarios Técnicos conjuntamente con el Jurado serán los únicos jueces para corroborar la conformidad de la motocicleta.

ART. 16 - DORSALES.

16.1 - Las motocicletas deben disponer de 3 espacios porta-dorsales claramente visibles, uno frontal y los otros dos, uno a cada lado de la motocicleta (carenado o colín).

16.2 - La altura de los números debe ser de al menos 140 mm y un trazo mínimo de 20 mm (a ser posible, preferentemente de color blanco o negro, contrastando con el fondo que deberán ser de un solo color, preferentemente negro o blanco, quedando un espacio libre alrededor de los números como mínimo de 25 mm. No se admiten números de color reverberante.

16.3 - No utilizar números de 3 cifras, ni números que por su diseño sean de difícil identificación.

16.4 - En el caso de verificar dos motocicletas, estas deberán llevar el mismo número y como distintivo la segunda de ellas llevará en la placa porta-números una letra "T".

CAPÍTULO 5. PREINSCRIPCIONES - INSCRIPCIONES

ART. 17 - FORMALIZACIÓN.

17.1 - Las solicitudes de preinscripción se formalizarán a partir del martes 12 de septiembre a las 21:00 horas, por correo electrónico.

Javier Gil - Email: classiques@fcm.cat - Teléfono: 639 351 351

Se deberá aportar junto al comprobante de ingreso de la preinscripción, el boletín de inscripción cumplimentado con los siguientes datos:

- Nombre del Club, Equipo o Escudería.
- Nombre del Jefe de Equipo, datos de contacto: teléfono y correo electrónico.
- Nombre completo de los pilotos, DNI, nº de licencia, tel. email y fecha de nacimiento.
- Categoría, marca, modelo, cilindrada y año de fabricación de la o de las motocicletas.
- Dorsal deseado, fecha y firma.

17.2 - El primer plazo para la formalización de preinscripciones reservado para equipos de pilotos con no menos de 2 puntos en el CCRC 2017, se cerrará el lunes 19 de septiembre de 2017 a las 23:59 horas, el martes 21 a las 21 horas se admitirán de nuevo preinscripciones hasta completar el de equipos admitidos.

17.3 - El número máximo de equipos admitidos a las verificaciones, entrenamientos y carrera es de 48. Una vez completado este cupo, se darán por cerradas las preinscripciones, es potestad de la Organización la de admitir y organizar una lista de equipos reservas.

17.4 - La Organización se reserva el derecho de suspender el evento, si llegado el miércoles 3 de octubre a las 23:59 horas, no se han inscrito un mínimo 30 equipos, devolviendo inmediatamente a todos los equipos, el importe total depositado como inscripción previa.

17.5 - La Organización se reserva el derecho de incluir hasta un máximo de un 10% (4) de equipos preinscritos de oficio para las verificaciones administrativas.

17.6 - Para constituir una categoría, debe haber un mínimo de 3 equipos inscritos de la misma y participantes en la carrera.

17.7 - Si una categoría no supera este mínimo el Jurado podrá fusionarla con la categoría que considere oportuno.

ART. 18 - DERECHOS DE INSCRIPCIÓN - PREINSCRIPCIÓN.

18.1 - Los derechos de inscripción para equipos de dos pilotos es de 305€. Podrá inscribirse un tercer piloto con un suplemento de 50€.

Conjuntamente a la formalización de la preinscripción se abonarán 205€ para equipos de 2 pilotos y 255€ para equipos de 3 pilotos. Los 100€ restantes, se abonarán en efectivo en las verificaciones administrativas, donde se formalizarán las inscripciones.

18.2 - Los derechos de inscripción previos, deben ingresarse en la siguiente cuenta: **PENYA MOTORISTA BARCELONA**, entidad: "**La Caixa**", número de cuenta: **2100 3135 10 2200179633**, IBAN: **ES79 2100 3135 1022 0017 9633** - BIC: **CAIXESBBXXX**, deberá constar el nombre del equipo o de algún miembro del mismo, el comprobante de ingreso deberá adjuntarse al boletín de inscripción debidamente cumplimentado, en el momento de ser realizada.

ART. 19 - ACCESO A LAS INSTALACIONES.

El acceso al Circuit Calafat será posible, a partir de las 7 h. del sábado 4 de noviembre.

Una vez en el paddock del circuito, los equipos deberán dirigirse a la Oficina de Atención a los participantes (Secretaría 1º piso Torre de Control) con el objeto de acreditarse y conocer su ubicación en el paddock.

ART. 20 - ASIGNACIÓN DE GARAJES DE PADDOCK.

20.1 - El Circuito pone a disposición de los participantes de garajes de paddock en régimen de alquiler. Dado que el número de estos es limitado, los equipos pueden compartir el espacio de los mismos. El Circuito, en función de la cantidad y preferencia de los participantes, realizará la distribución de los equipos en los garajes de paddock.

20.2 - La tomas de corriente eléctrica, tomas de agua y/o desagües deben utilizarse con adaptadores y sistemas adecuados y seguros, que garanticen su buen funcionamiento y uso durante la utilización de las instalaciones.

20.3 - Está terminantemente prohibido pintar, perforar, desmontar o realizar mal uso de las instalaciones del circuito, ya sea el parque de corredores-paddock, garajes de paddock, Pit-lane, pasillo de señalización, pista, etc.

CAPÍTULO 6. VERIFICACIONES

ART. 21 - ADMINISTRATIVAS - INSCRIPCIONES.

Las verificaciones administrativas tendrán lugar en la Secretaria del Circuit (1º piso Torre de Control, acceso por la terraza de boxes), las previas el viernes 3 de noviembre de 17:00 a 20:00 horas y las definitivas el sábado 4 de noviembre de 07:15 a 08:45 horas.

Este trámite lo realizará el Jefe de equipo, que deberá abonar el resto de los derechos de inscripción y aportar los siguientes documentos: licencias y D.N.I. o pasaportes de todos los pilotos inscritos.

Una vez pasada la verificación le serán entregadas las acreditaciones, la ficha o fichas de verificación técnica, reglamento, plano del circuito, horarios, lista de inscritos, etc.

ART. 22 - TÉCNICAS.

22.1 - Unas verificaciones técnicas preliminares tendrán lugar en el Área Técnica situada junto a la puerta de acceso al Pit-lane, previas el viernes 3 de noviembre de 17:00 a 20:00 horas y las definitivas el sábado 4 de noviembre entre las 07:15 a 08:45 horas.

El Jefe de equipo deberá presentar la o las fichas técnicas de verificación (entregadas en la verificación Administrativa). Se revisarán todos los apartados especificados en el Reglamento Técnico Particular: el funcionamiento de los sistemas de puesta en marcha, los precintos, recipientes recuperadores, etc.

El Jefe de equipo deberá presentar la o las fichas técnicas de verificación (entregadas en la verificación Administrativa). Se revisarán todos los apartados especificados en el Reglamento Técnico del CCRC 2017 y este RP.

22.2 - Las motocicletas inscritas deberán estar preparadas para pasar la verificación Técnica, debiendo estar desmontados todos los elementos de carrocería o precintos que impidan el acceso a verificar: los precintos de los tornillos y tapones de drenaje, el acceso al filtro de aceite, tapón de llenado del radiador o cualquier otro elemento a verificar.

22.3 - El equipamiento de todos los pilotos participantes también deberá pasar la verificación técnica preliminar.

22.4 - Durante el transcurso de la competición se podrán establecer de oficio cuantas verificaciones considere la Organización.

Si se encontrasen anomalías o deficiencias no fundamentales, se obligaría a los participantes a solventarlas antes de volver a la carrera.

22.5 - Verificación técnica posterior a la carrera: al finalizar la misma, todas las motocicletas deberán dirigirse al parque cerrado. y permanecerán en él un mínimo de 30 minutos o el tiempo que el Jurado indique.

Se verificarán de oficio las tres primeras clasificadas, más las que decida el Jurado.

El desmontaje oportuno será realizado por los mecánicos del equipo (máximo dos).

Las irregularidades comprobadas en la verificación final podrán implicar la EXCLUSIÓN.

22.6 - Toda motocicleta no presentada a cualquier verificación técnica, prevista o designada de oficio, será considerada EXCLUIDA de la competición, así como aquellas motocicletas que no superen dichas verificaciones.

CAPÍTULO 7. CONDUCTA DE LOS PARTICIPANTES

ART. 23 - ACCESO Y COMPORTAMIENTO EN PISTA.

23.1 - Para el inicio de los entrenamientos, el acceso de las motos a pista deberá ser obligatoriamente por el final del Pit-lane y sólo cuando el semáforo esté en verde.

23.2 - Toda maniobra de un piloto en pista que tienda a utilizar su motocicleta en el sentido inverso al de carrera está prohibida.

23.3 - Queda prohibida toda asistencia exterior durante la competición, excepto si se lleva a cabo con el propósito de garantizar la seguridad y por un comisario designado por la organización. La sanción por incumplir esta norma es la exclusión.

23.4 - En caso de incidente o avería el piloto deberá inmediatamente dirigir su motocicleta fuera de pista, en un lugar donde no represente peligro alguno para el normal desarrollo de la competición, y siempre fuera de la trayectoria del resto de pilotos. Si cuenta con material y herramientas a bordo podrá, una vez en el vial de servicio, proceder a su reparación.

23.5 - En caso de que el piloto opte por dirigirse al Pit-lane o línea de llegada (en la última vuelta) lo indicará a los oficiales de pista y utilizará los viales de servicio u otros viales de acceso rápido al Pit-lane, sin superar la velocidad máxima de 30 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.

23.6 - Cuando un incidente en carrera deje una motocicleta o sus restos en lugares que conlleven un riesgo para el resto de pilotos participantes, los oficiales de pista tomarán las medidas necesarias para retirarlos.

23.7 - En pista está totalmente prohibido que cualquier persona se acerque a una motocicleta parada en el circuito, a excepción del piloto-conductor, piloto autorizado para tomar el relevo, los Comisarios Deportivos, el Director de carrera, sus Adjuntos o los Oficiales de pista.

23.8 - El abandono de una motocicleta en cualquier lugar del circuito, salvo en caso de accidente y que el piloto deba ser trasladado por las asistencias sanitarias, será motivo de sanción. Este piloto --si el servicio médico lo estima oportuno-- o bien otro del equipo podrá recoger la motocicleta y continuar en carrera, siempre y cuando se cumpla la normativa de tiempos de relevos.

23.9 - En caso de avería o caída, los equipos de rescate llevarán la motocicleta y a su piloto (lo antes que sea posible), al Parque Cerrado (durante la carrera) en el Área Técnica - Paddock, donde el equipo podrá retirar la motocicleta, trasladarla a su espacio en el Pit-lane con el motor parado y después de la asistencia correspondiente, incorporarse de nuevo a la carrera.

23.10 - El Director de carrera o sus Adjuntos podrán detener una motocicleta, cuyo piloto haya cometido una infracción o que estado de la motocicleta pueda constituir un serio peligro para el propio piloto o el resto de participantes. Una bandera negra 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 el Pit-lane, 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.

23.11 - Durante los entrenamientos cronometrados y la carrera, las consultas entre los miembros de los equipos y sus pilotos están limitadas a la zona de Pit-lane.

ART. 24 - COMPORTAMIENTO EN PIT-LANE.

24.1 - La velocidad máxima de las motocicletas a su paso por el Pit-lane será de 50 Km/hora.

Un sistema de radar a la entrada del Pit-lane, informara de la velocidad a su paso.

24.2 - Durante el desarrollo de la competición sólo pueden permanecer en el Pit-lane las personas acreditadas componentes del equipo. 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, puede hacer desalojar de estas zonas a todas aquellas personas cuya estancia no esté debidamente justificada.

24.3 - En el pasillo de señalización (junto al muro de pista) pueden permanecer un máximo de tres personas por equipo debidamente acreditadas, para tareas de información, cronometraje, etc.. En cualquier caso deben situarse exclusivamente frente a la zona de trabajo asignada en el Pit-lane. No pueden 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. Ningún cable puede cruzar el Pit-lane.

24.4 - Está terminantemente prohibido fumar, encender fuego o depositar recipientes de gas en la zona de boxes y Pit-lane.

24.5 - Mientras no se esté realizando una asistencia sobre la motocicleta, el área de trabajo del Pit-lane debe permanecer limpia de materiales, herramientas y objetos.

24.6 - 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 puede ser puesta en marcha hasta haber limpiado perfectamente tanto la motocicleta como la zona afectada.

24.7 - Para poner el motor en marcha y retornar a la pista, en el caso de no utilizar medios mecánicos propios, dos personas pueden ayudar al piloto (sobre la moto) a empujar la motocicleta hasta el final de Pit-lane (semáforo de salida del Pit-lane).

24.8 - Si un piloto a la salida de su espacio de trabajo en el Pit-lane, tiene problemas en su motocicleta en el carril de aceleración, puede retornar hacia su espacio de trabajo con el motor parado, por la zona de trabajo y bajo la protección de un oficial de Pit-lane, sin efectuar ninguna maniobra que suponga peligro para el resto de participantes. Esta maniobra realizada con la debida precaución no será penalizada.

24.9 - 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.

24.10 - En las paradas en la zona de trabajo del Pit-lane el piloto debe en todos los casos parar el motor de la motocicleta, el cual podrá ser puesto en marcha momentáneamente para pruebas o reglajes.

24.11 - Antes del inicio de la carrera un Oficial de control de Pit-lane se presentará al Jefe de equipo. Todas las incidencias, cambios de pilotos, reparaciones, etc., deben ser comunicadas por el Jefe de equipo al Oficial asignado.

24.12 - Durante las paradas en la zona de trabajo del Pit-lane, un máximo de cinco personas pueden intervenir sobre la motocicleta. Si interviene el piloto será incluido en estas 5 personas.

24.13 - Todo cambio de aceite y limpieza del motor se realizará sobre un recipiente y dentro de su zona de trabajo en el Pit-lane. Después de esta operación el Jefe de equipo se cuidará de que el área utilizada quede perfectamente limpia.

24.14 - Las reparaciones en las que tenga que intervenir con soldadura de cualquier tipo, operaciones con herramientas o acciones que puedan generar chispas, deben ser realizadas obligatoriamente en el garaje de paddock número 25 asignado por la Organización, cuyo acceso se realizará por el Paddock. La maquinaria y el material de soldadura deben 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.

ART. 25 - RELEVOS.

25.1 - El primer piloto del equipo en la lista de inscritos, deberá llevar el brazalete de color rojo en el brazo derecho y la pulsera del mismo color en la muñeca izquierda, el 2º piloto de la lista llevará estos elementos en amarillo y el 3º piloto los llevará en verde.

25.2 - Las motocicletas deben ser conducidas por todos los pilotos del equipo, siendo libre el orden de pilotaje. No obstante debe tenerse siempre en cuenta lo siguiente:

- El tiempo de relevo empieza a contar en el momento en que la motocicleta se pone en movimiento:
 - En la salida de carrera.
 - O delante de su zona de trabajo, después de haber efectuado un relevo.
 - El tiempo de relevo se detiene, cuando la motocicleta para delante de zona de trabajo habitual para cualquier tipo de asistencia o relevo.
- El tiempo transcurrido en el cumplimiento de una sanción, cuenta como tiempo de relevo, para el piloto que está efectuando ese relevo.
- Ningún piloto puede correr más de 50 minutos en su relevo, ni menos de 20 minutos en el total de sus relevos.
- El equipo debe realizar un mínimo de cuatro relevos, incluido el de salida.
- Los relevos sólo se pueden realizar en la zona de trabajo del Pit-lane delante del espacio asignado al equipo, y deben ser comunicados al Oficial de Pit-lane. El incumplimiento comportará una penalización.
- En caso de accidente en pista y si el piloto es imposibilitado por los servicios Médicos temporal o permanentemente para continuar la carrera, el Jefe de equipo debe solicitar a la Organización el relevo en los viales de servicio.

ART. 26 - REPOSTAJE DE CARBURANTE

26.1 - El carburante utilizado por las motocicletas será de tipo comercial, provisto y costado por cada uno de los equipos participantes.

26.2 - Las operaciones de abastecimiento de gasolina se deben hacer en la zona indicada por la Organización.

26.3 - La frecuencia en los repostajes es libre. La operación de repostaje debe realizarse obligatoriamente delante del espacio asignado, en la zona de trabajo del Pit-lane. Todo repostaje fuera de esta zona será sancionado.

26.4 - Durante la operación de repostaje, la motocicleta debe permanecer con el motor parado y estará colocada sobre un caballete o soporte que la mantenga estable y vertical.

26.5 - Ningún piloto puede estar encima de la motocicleta durante el repostaje.

26.6.1 - Es obligatorio el uso de un tanque de llenado de gasolina (Jerrycan), comercial o de fabricación propia.

26.6.2 - El tanque de llenado de carburante debe ser un depósito en material plástico o metálico, cerrado, con asideros laterales para su manejo, un tapón de llenado con respiradero en la parte superior, con forma cónica en la parte inferior del mismo y una válvula de vaciado con cierre hermético que entre en el orificio de llenado del depósito de gasolina, esta válvula debe tener un sistema de apertura/cierre que se accione mediante

un tirador manual o por sistema de presión/depresión automático.

Este tanque debe estar diseñado para ser usado por una sola persona.

El equipo debe disponer de un soporte de almacenamiento que mantenga vertical y estable el tanque una vez utilizado.

26.7 - No se puede realizar el abastecimiento mediante el cambio de depósito.

26.8 - Cada equipo participante deberá disponer (en su zona de repostaje) de un extintor propio de polvo de clase B y C como mínimo y de entre 4 a 6 kg, homologado, con su certificado de revisión actualizado y en plena carga.

Un miembro del equipo se hará cargo del extintor cada vez que se manipule carburante trasvase de gasolina en el tanque de llenado (jerrycans), operaciones de repostaje, etc..

El extintor sólo debe desprecintarse en caso de necesidad, nunca en caso preventivo.

26.9 - Únicamente puede intervenir una persona y está obligada al uso de ropa ignífuga y antiestática o el equipamiento de piloto, sotocasco ignífugo, gafas de ajuste completo y con guantes de piel y calzado cerrado ignífugo o de piel.

26.10 - En ningún caso se puede realizar ningún otro trabajo de mantenimiento o reparación simultáneamente a las operaciones de reponer gasolina, bajo pena de exclusión. Sólo pueden realizarse operaciones de limpieza en caso de derrame.

26.11.1 - Los sistemas de repostaje de combustible (derricks+jerrycans u otros dispositivos comercializados a tal efecto) pueden ser instalados definitivamente en la zona de trabajo del Pit-lane, en el lugar previamente indicado por la Organización, a partir del sábado 4 de noviembre a las 07:00 horas. Los comisarios técnicos verificarán dichos sistemas, su emplazamiento, el extintor y el equipamiento del repostador entre las 08:45 y las 10:30 h.

26.11.2 - Definición de derricks+jerrycans: Torres con depósito para repostaje de carburante por depresión o gravedad. Estos sistemas deben tener todas las garantías de seguridad en cuanto a funcionamiento e impermeabilidad. Los derricks deben estar cubiertos y la ventilación dirigida hacia abajo, y deben disponer de válvulas de cierre de seguridad, una a la salida del depósito solidaria con este (jerrycans) y otra en la manguera de llenado a 25 cm. como máximo de la boca de salida. La capacidad máxima de los derricks u otros dispositivos es de 50 litros.

26.12 - Todo tipo de reserva de combustible adicional, no original de la motocicleta, está terminantemente prohibida.

CAPÍTULO 8. DESARROLLO DE LA COMPETICIÓN

ART.27 - BRIEFING.

27.1 Todos los Jefes de equipo y todos los pilotos deben asistir al Briefing convocado por la Organización, que tendrá lugar el sábado 4 de noviembre a las 08:15 horas en la sala de Briefing, situada en la Escuela de Pilotos - 1º piso, lado norte del Paddock.

27.2 - Se podrá realizar un control de firmas. La no asistencia a este Briefing será penalizada.

ART. 28 - ENTRENAMIENTOS.

28.1 - Los entrenamientos para todas las categorías se desarrollará bajo el siguiente horario:

- Sábado 4: 09:00 a 09:30 h 1º Entrenamiento cronometrado.
- 10:00 a 10:30 h 2º Entrenamiento cronometrado.

28.2 - Durante el entrenamiento, sólo una motocicleta por equipo podrá estar en pista.

28.3 - Cualquier entreno en el día de competición, fuera del horario previsto, está totalmente prohibido.

ART.29 - EQUIPOS CLASIFICADOS PARA LA CARRERA.

29.1 - El número máximo de equipos admitidos a tomar la salida de la carrera es de 48.

29.2 - Para clasificarse para la carrera un piloto del equipo deberá haber realizado durante los entrenamientos cronometrados una vuelta en un tiempo igual o no superior en un 30% como máximo al mejor tiempo realizado por el equipo más rápido de su categoría.

29.3 - 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 durante los entrenamientos cronometrados, clasificación scratch. En el caso de que varios equipos hayan realizado idéntico tiempo, se dará prioridad al equipo que haya realizado el mejor tiempo en otra vuelta de los entrenamientos cronometrados.

29.4 - Los Jefes de Equipo deberán comunicar a la Organización la composición definitiva del equipo, en cuanto a pilotos y motocicletas, antes de las 10:35 horas del sábado 4 de noviembre.

29.5 - La lista de equipos clasificados para la carrera se comunicará el sábado 4 de noviembre, 10 minutos después del finalizar el 2º entrenamiento cronometrado,

ART. 30 - PROCEDIMIENTO DE SALIDA.

30.1 - La salida será tipo "Le Mans".

30.2 - Sólo podrán ser admitidas en la salida las motocicletas clasificadas que lleven los precintos y marcas efectuadas por los Comisarios Técnicos.

30.3 - A las 11:00 h. --treinta minutos antes de la hora prevista para la salida de la carrera-- al final del Pit-lane el semáforo se pondrá en verde, autorizando a realizar una vuelta de reconocimiento voluntaria. Todo equipo que no realice esta vuelta de reconocimiento se dirigirá directamente a la línea de salida con el motor parado.

30.4 - A las 11:10 h. --veinte minutos antes de la hora prevista para la salida de la carrera-- al final del Pit-lane el semáforo se pondrá en rojo.

Una vez en la línea de salida, todas las motocicletas serán colocadas en la parte derecha de la pista, en las marcas que le correspondan por su orden de salida, en un ángulo de 30 grados y con la rueda posterior sobre la línea de este lado de la pista.

Queda estrictamente prohibido situarse en parrilla de salida con la intención de retrasar la salida.

Las motocicletas permanecerán en la línea de salida con el **motor parado**.

30.5 - Una vez en línea de salida, quedarán totalmente prohibidas las reparaciones o avituallamientos de carburante.

En el caso de que una motocicleta situada en línea de salida necesitare una reparación, deberá acceder al Pit-lane por la salida del mismo y dirigirse a su box con el motor parado.

30.6 - No está permitido el uso de calentadores de neumáticos en la parrilla.

30.7 - Entre las 11:10 y la 11:20 h. todos los Pilotos y Jefes de equipo se dirigen a la línea de salida, para las tradicionales fotos de familia 4H.

Entre la 11:17 y la 11:19 h. se realizan las fotos.

30.8 - A las **11:20 h. Cartel de 10 minutos + "Motores Parados"**

30.9 - Cinco minutos antes del tiempo previsto para la salida, se iniciará el siguiente procedimiento, presentando los carteles correspondientes, acompañados por un aviso acústico:

- **11:25 h. Cartel de 5 minutos** para inicio de la carrera.

- **11:27 h. Cartel de 3 minutos + "Mecánicos Fuera"**

- Todas las personas deberán desalojar la línea de salida, exceptuando por equipo a un piloto y un mecánico que podrán permanecer como ayudantes junto a la motocicleta.
- El piloto que toma la salida, deberá estar situado frente a su motocicleta, en la línea situada al lado opuesto de la pista.
- El acceso de motocicletas a la línea de salida por la puerta del principio Pit-lane será cerrada. Las motocicletas que en este momento permanezcan en el Pit-lane, podrán tomar la salida retardada al final del mismo.

• **11:28 h. Cartel de 2 minutos + "Casco"**

• **11:29 h. Cartel de 1 minuto + "Motores en marcha"**

- Los ayudantes asignados por equipo, pondrán en marcha las motocicletas. En caso de ser empujadas, una vez en marcha, colocarán inmediatamente la motocicleta en la marca de su posición de salida.
- Uno de los dos ayudantes deberá desalojar rápidamente la línea de salida, el otro aguantará la motocicleta y en caso necesario el acelerador.
- Este proceso no debe durar más de 30 segundos.

• **11:29:30 h. Cartel de 30 segundos**

- Las motocicletas deberán estar colocadas en su marca original de salida y con los motores en marcha.

• **11:30 h.** En cualquier momento después de retirar el cartel de 30 segundos, el Starter dará la **SALIDA** a las "4 HORES RESISTÈNCIA CLÀSSIQUES CALAFAT" levantando y agitando la bandera Nacional de Catalunya.

- Cada piloto deberá correr hasta su motocicleta 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.
- Está prohibido empujar la motocicleta. Si el motor se parase antes o en la salida, ni el piloto que toma la misma, ni el ayudante (piloto o mecánico) podrán ponerla en marcha.
- Cuando el Starter considere que todos los participantes sin problemas han abandonado la línea de salida, levantará una bandera verde más una señal acústica, autorizando entonces a los equipos que no han podido arrancar a intentar poner en marcha de nuevo sus motocicletas.
- Una vez transcurridos 30 segundos, el Starter levanta una bandera roja más una señal acústica, indicando a todo equipo que no haya podido poner en marcha su motocicleta la obligatoriedad de dirigirse inmediatamente al Pit-lane, bajo el control y la ayuda de los comisarios de Pit-lane. Una vez allí y solucionado el problema, podrá tomar la salida retardada.

30.10 - Después del paso de la totalidad de las motocicletas por delante del final de Pit-lane, una salida retardada con semáforo verde se dará desde esta salida del Pit-lane a los pilotos que estén esperando.

El Pace-Car y un Safety-Car con un médico a bordo, seguirán a los corredores durante la primera vuelta.

Los pilotos que hayan tenido que tomar la salida retardada, podrán en este caso adelantar excepcionalmente y con **PRECAUCIÓN** a los dos vehículos de seguridad.

ART. 31 - NEUTRALIZACIÓN.

31.1 - Si durante la carrera, un incidente --condiciones atmosféricas, accidente grave o cualquier otra causa-- comprometiera la seguridad, o hiciese imposible el desarrollo normal de la misma, el Director de carrera podrá decidir la neutralización.

En este caso dos vehículos especialmente señalizados --con la inscripción Pace-Car y Safety-Car, provistos de faros giratorios amarillos sobre el techo-- entrarán en pista por final de Pit-lane.

A partir de ese momento, todos los puestos de control mostrarán bandera blanca inmóvil o un cartel con "SC" de fondo blanco y letras negras.

Todas las motocicletas se alinearán una tras otra detrás del Pace-Car, que no podrá ser adelantado.

Los adelantamientos entre las motocicletas están prohibidos.

Si el Safety-Car se para en algún punto del circuito, las motocicletas podrán adelantarlo con precaución.

Durante la intervención de los vehículos de seguridad las motocicletas en carrera podrán ingresar en el Pit-lane, 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. Esta incorporación a la carrera será a velocidad moderada y los adelantamientos continúan prohibidos.

31.2 - Cuando el Director de carrera considere que han sido solucionadas las causas que originaron la neutralización ordenará a los vehículos de seguridad a retirarse.

El Pace-Car encenderá los Warning. Desde ese momento completará la vuelta, y abandonará la pista por la entrada de Pit-lane.

Las motocicletas continúan neutralizadas hasta sobrepasar la línea de meta. Una vez la hayan sobrepasado, la neutralización se da por terminada y se recupera el ritmo de carrera. Los adelantamientos están autorizados.

Mientras dure la neutralización, cada paso por la línea de cronometraje por pista o el Pit-lane contabilizará una vuelta de carrera.

ART. 32 - INTERRUPCIÓN DE LA CARRERA - NUEVA SALIDA.

Si fuera necesario interrumpir la carrera a causa de un accidente, malas condiciones atmosféricas u otros motivos que pongan en peligro el desarrollo de la misma, el Director de carrera ordenará colocar la BANDERA ROJA en la línea de llegada y en todos los puestos de control mostrarán bandera roja en todo el perímetro de la pista y la salida de Pit-lane será cerrada con semáforo rojo. En este momento todos los pilotos en pista ralentizarán la marcha, y regresarán lentamente a parrilla en el caso A, al Pit-lane en el caso B y al parque cerrado en el caso C.

32.1 - A. Cuando se han dado dos vueltas completas o menos:

- **1/** La primera salida será declarada nula sin validez.
 - Todos los pilotos que hayan tomado parte en la primera salida tendrán la posibilidad de tomar de nuevo la salida.
 - La nueva salida de la carrera será dada por el tiempo total de la carrera y las posiciones en la parrilla de salida serán idénticas.
 - El puesto de cualquier motocicleta que no pueda tomar de nuevo la salida quedará vacante, a no ser que tenga una segunda moto verificada. En este caso puede incorporarse a la salida.
- **2/** Si fuera imposible volver a comenzar la carrera, no se adjudicarán los Trofeos.
- **3/** En todos los casos en que se produzca una nueva salida, ésta se dará a ser posible, y como máximo 30 minutos después de haber sido detenida.

32.2 - B. Cuando se hayan recorrido más de dos vueltas y menos del 75% del tiempo de duración total de la carrera.

- **1/** La carrera se considerará dividida en dos partes.
 - Las posiciones al final de la primera parte serán las del orden de paso por línea de llegada en la vuelta anterior a la detención.

- Las motocicletas deberán ser depositadas en el Pit-lane. Los equipos estarán autorizados a repostar carburante y el cambio de neumáticos podrá ser autorizado por el Director de carrera.
- La Organización deberá informar a todos los participantes de la hora de la nueva salida, que tendrá lugar como máximo 30 minutos después de la detención.

- **2/** La duración de la nueva carrera será la necesaria para cubrir el tiempo total de la carrera (4 horas desde la hora de la primera salida).
- **3/** Las posiciones de salida de la 2ª parte de la carrera, se establecerán según la clasificación en la vuelta anterior a la detención de la carrera, orden que será comunicado por la Organización.
- **4/** Si fuera imposible reanudar la carrera, se adjudicarían los Trofeos.

32.3 - C. Cuando se ha cubierto más del 75% del tiempo total de la carrera:

- **1/** Se considerará como carrera completa. La clasificación se hará de acuerdo con las posiciones al final de la vuelta anterior a la detención de la carrera. Todas las motocicletas deberán ser enviadas al parque cerrado, tanto las que estén en carrera como las que estén paradas en Pit-lane o boxes para reparación, relevo o repostaje.
- **2/** Se adjudicarán los Trofeos.

ART. 33- LLEGADA.

33.1 - Cuando se cumplan las 4 horas de carrera el Juez de llegadas mostrará en la línea de llegada, la bandera a cuadros al paso del piloto de la motocicleta que figure en cabeza de la general.

33.2 - Al término de las 4 horas de carrera los pilotos se irán deteniendo al paso por la señal de llegada. En el caso de completar una vuelta al circuito después del paso por bandera, está terminantemente prohibido detenerse en esa vuelta. Seguidamente conducirán de inmediato sus motocicletas al parque cerrado, sin detenerse, donde permanecerán estacionadas a disposición de los comisarios técnicos para su verificación. Está prohibida cualquier manipulación de la motocicleta desde el momento de la llegada de carrera hasta su salida del parque cerrado.

33.3 - El parque cerrado final estará claramente señalizado, situado en la recta del circuito, junto en la línea de llegada.

Los mecánicos deberán traer rápidamente al parque cerrado los caballetes para el soporte de las motocicletas.

ART. 34 - VERIFICACIÓN FINAL.

34.1 - Una vez terminada la carrera y depositadas las motocicletas en el parque cerrado, los comisarios técnicos procederán de oficio a las pertinentes comprobaciones, así como a las que se deriven de eventuales reclamaciones.

34.2 - No depositar la motocicleta en el parque cerrado, implica la DESCLASIFICACIÓN.

34.3 - 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.

34.4 - El concursante objeto de una reclamación deberá poner a disposición de los comisarios técnicos los mecánicos y medios oportunos para proceder a un eventual desmontaje de la motocicleta.

35.5 - Las irregularidades comprobadas en la verificación final podrán implicar la DESCLASIFICACIÓN.

ART. 35 - CLASIFICACIONES FINALES.

35.1 - La clasificación se establecerá para cada una de las categorías en orden al mayor número de vueltas completadas una vez cumplidas las 4 Horas.

35.2 - Será condición ineludible para clasificarse:

- **a/** Franquear la línea de llegada en un máximo de 6 minutos después de que la primera motocicleta haya recibido la bandera de llegada.
- **b/** Cubrir una distancia mínima no inferior al 66,6% de la recorrida por el equipo vencedor de cada una de las categorías.
 - En caso de final prematuro de la carrera, la clasificación será establecida como se prevé en el ART. 32 del presente Reglamento Particular.
 - 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 de las 4 horas.
 - La clasificación será considerada oficial en el momento que sea aprobada por el Jurado y publicada en el tablón oficial de anuncios.
 - La clasificación para el Trofeo "Escuderías", se otorgará al Club o Escudería con los dos equipos mejor clasificados, en base a sumar los puntos que se obtendrían en el Copa Catalana Resistència Clàssiques 2017.
 - La clasificación para el Trofeo "Inter-Generacional" se otorgará al equipo mejor situado en la clasificación general, compuesto por pilotos de una misma familia y con una generación mínima de diferencia.
Ejemplos: padre e hijo, abuelo y nieto, tío y sobrino, etc..

ART. 36 - PROCLAMACIÓN DE VENCEDORES.

El acto de proclamación de Vencedores tendrá lugar aproximadamente 15 minutos después de finalizadas la 4 Horas en el Pódium Oficial del Circuit Calafat.

Trofeos:

- Trofeo 4H Calafat-PMB a los tres primeros equipos clasificados en cada una de las cuatro categorías y medallas 4H a todos los pilotos de estos equipos.
- Copa 4H Calafat-PMB a la primera piloto "Fèmines" clasificada en cada una de las categorías.
- Trofeo "Escuderías", entregado por la FCM a la primera escudería clasificada de la general.
- Trofeo "Inter-Generacional", entregado por "Trofeus Líder".
- Trofeo "Monocilíndric" a los pilotos del primer equipo clasificado en Clàssic 500 con una motocicleta nacional monocilíndrica.
- "Bandera PMB Vencedor" al equipo primer clasificado de la general.

CAPÍTULO 9. GENERALIDADES.

ART. 37 - PUBLICIDAD.

37.1 - Sólo podrá ser objeto de publicidad la clasificación oficial publicada por la Organización.

37.2 - Toda publicidad o acción publicitaria o promocional debe hacerse previo convenio suscrito con los Servicios de Publicidad de la Organización. Toda publicidad, carteles con carácter publicitario o promocional en el zona de trabajo del Pit-lane o boxes por parte de los participantes, está prohibida.

37.3 - Toda publicidad aérea, acción publicitaria, promocional o de relaciones públicas en el espacio aéreo delimitado por el circuito y sus accesos está terminantemente prohibida salvo acuerdo con los Servicios de Publicidad.

ART. 38 - 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. Le serán devueltos los derechos de preinscripción a los concursantes, a excepción de aquellos que estuvieran conformes con una segunda fecha señalada, dando cuenta inmediata a las autoridades federativas sobre dichas circunstancias.

ART. 39 - RESPONSABILIDAD Y SEGUROS.

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

39.2 - No obstante, la posesión de licencia federativa cubre a los pilotos de los eventuales riesgos que conlleva la participación en esta competición.

39.3 - 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 F.I.M.

ART. 40 - PROCEDIMIENTO SANCIONADOR.

40.1 - Corresponde al Jurado o al Director de carrera sancionar las infracciones al R.P., Códigos Deportivos o Reglamentos Técnicos de la F.C.M. y la R.F.M.E. 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, o cambio de categoría.

40.2 - Descripción de las penalizaciones:

40.2.1 - Advertencia: Advertencia verbal del jurado a un piloto o equipo.

40.2.2 - Stop&Go: La infracción será comunicada al Jefe de Equipo y al paso del piloto por delante de la línea de llegada, mostrándole un panel blanco de "Stop&Go" con el número de la motocicleta, hasta un máximo de 3 veces. Si el piloto no parase, le será mostrada la bandera negra. El piloto sancionado dirigirá su motocicleta inmediatamente al Pit-lane, parará en la zona de penalización Control 0 - torre de control y permanecerá parado --pudiendo tener el motor en marcha-- el tiempo con el que el Jurado, haya considerado sancionarle (entre 1 a 30 segundos). Este proceso estará controlado en todo momento por oficiales de carrera. Una vez concluido el tiempo de penalización uno de estos oficiales indicará al piloto que puede incorporarse de nuevo a pista. Un mecánico del equipo puede estar presente en la zona de penalización, siguiendo las indicaciones de los oficiales, para ayudar a poner en marcha la motocicleta en el caso de que su motor se hubiese parado. El mecánico no deberá interferir en el proceso de "Stop&Go". Está prohibido parar en otro lugar del Pit-lane y realizar cualquier otra operación (relevo, reparación,...), ya que esto supondría su exclusión. En todo momento respetará la limitación de velocidad de esta zona (50 Km/h.). En caso de superar la velocidad máxima se aplicará una nueva sanción "Stop&Go" y en el caso de producirse una segunda infracción al límite de velocidad, le será mostrada bandera negra. Cuando una carrera se interrumpe antes de haber aplicado la penalización, si hay una nueva salida, se aplicará la sanción al equipo en esta segunda parte de la carrera. En el caso de que un piloto

penalizado no haya podido realizar el procedimiento de "Stop&Go" antes de finalizar la carrera, se le impondrá una sanción de una vuelta que será restada de las cumplidas por el equipo en la carrera.

40.2.4 - Vueltas: Se restarán las vueltas indicadas de la clasificación lo más rápidamente posible.

40.2.5 - Exclusión: El piloto o el equipo tiene la prohibición de continuar la carrera.

40.2.6 - Desclasificación: El equipo es retirado de la clasificación.

40.3 - TABLA BÁSICA DE PENALIZACIONES:

Infracciones	Sanciones	Reincidencia	Reincidencia
Adelantar con señales de peligro	Stop&Go	1 vuelta	Exclusión
No hacer caso de la bandera negra/círculo naranja	Stop&Go	1 vuelta	Exclusión
No respetar la bandera roja	Exclusión		
No respetar el semáforo de Pit-lane	2 vueltas	Exclusión	
No respetar la bandera azul	Use Pit	Stop&Go	1 vuelta
No superar los controles médicos	Exclusión		
Cambio de piezas no autorizadas	2 vueltas	Exclusión	
No superar las verificaciones administrativas	Exclusión		
No presentarse a las verificaciones técnicas	Exclusión		
Conducta antideportiva	Advertencia	Stop&Go	Exclusión
Circular en sentido inverso al de carrera	Exclusión		
Abandonar la motocicleta	Advertencia	1 vuelta	Exclusión
No respetar el límite de velocidad en los viales	Use Pit	1 vuelta	Exclusión
Tener 2 motos en el Pit-lane, en carrera	1 vuelta		
No respetar el límite de velocidad en el Pit-lane	Advertencia	Stop&Go	2 vueltas
Más de 3 personas en el pasillo de señalización	Advertencia	Stop&Go	1 vuelta
Incumplir los tiempos de relevo	1 vuelta por cada 20% o fracción		
Poner gasolina sin parar el motor	2 vueltas	3 vueltas	
Poner gasolina fuera de las zonas asignadas	2 vueltas	Exclusión	
No asistir al Briefing pre-carrera	Pierde 4 posiciones en parrilla de salida		
No mantener orden y limpieza en Pit-lane y Zona T.	Advertencia	Stop&Go	
Piloto en movimiento o fuera de lugar en la salida	Stop&Go		
Recibir ayuda no autorizada en la salida	Stop&Go		
Miembro del equipo no autorizado que pisa la pista después de dar bandera de salida	Stop&Go		
Adelantar al Pace-Car durante las neutralizaciones	3 vueltas	Exclusión	
No circular en línea detrás del Pace-Car	Stop&Go	1 vuelta	
No ingresar la motocicleta en parque cerrado	Exclusión		
No poner a disposición de los Comisarios Técnicos los medios y/o mecánicos en un termino de 30 minutos después de finalizar la carrera	Exclusión		

40.4 - El Jurado tiene derecho a interpretar este reglamento y la voluntad de los artículos que contiene, reservándose el derecho de aumentar o atenuar según su propio criterio las sanciones en función de la gravedad de la infracción, la reiteración, etc...

40.5 - Toda sanción puede ser impuesta al equipo a un piloto individualmente.

40.6 - 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.

ART. 41 - RECLAMACIONES.

41.1 - Toda reclamación debe ser conforme con las prescripciones indicadas en el artículo 4.3 del Código de Disciplina y Arbitraje de la F.I.M. para 2017.

41.2 - Cualquier reclamación debe ser efectuada y firmada únicamente por un piloto del equipo de la motocicleta directamente afectada y no puede referirse a más de un tema por reclamación. Las reclamaciones deberán efectuarse en catalán o castellano.

41.3 - Las reclamaciones deben de entregarse en mano por un piloto equipo, a un responsable de la competición (Director de carrera o Comisarios Deportivos-Jurado), acompañadas de un depósito de 500 € en caso de reclamaciones deportivas y de 2.000 € en caso de reclamaciones técnicas.

41.4 - En la reclamación debe hacerse constar: Nombre del piloto reclamante, número de licencia, número de dorsal, motivo de la reclamación y firma del piloto reclamante.

41.5 - En el caso de reclamaciones técnicas, si se debe proceder al desmontaje de alguna pieza de la motocicleta y la motocicleta reconocida es conforme, la cantidad de 1.500 € será destinada al pago de los gastos ocasionados al equipo reclamado. En caso contrario, el total de la fianza depositada será devuelta al reclamante.

41.6 - Plazos:

- Contra la inscripción de un piloto, concursante o motocicleta, el plazo finaliza en el momento del cierre de las operaciones de la verificación preliminar.
- Contra las características técnicas de una motocicleta: hasta 30 minutos después de darse por finalizadas las verificaciones técnicas preliminares.
- Contra una incidencia en la competición: dentro de la media hora siguiente en que se ha producido.
- Contra las características internas de una máquina, así como las externas modificadas después de la verificación preliminar: hasta media hora después de finalizada la carrera.
- Contra la clasificación: dentro de la media hora siguiente a su publicación.

Los depósitos serán devueltos cuando la reclamación resultase fundada.

ART. 42 - INTERPRETACIÓN Y JURISDICCIÓN.

42.1 - La competición se desarrollará conforme al presente Reglamento Particular. En lo referente a los puntos no reflejados por este Reglamento Particular se aplicará el Código Deportivo, las prescripciones de la R.F.M.E. y de la F.C.M.

42.2 - Corresponde a los Comisarios deportivos en primera instancia, a la F.C.M. y la R.F.M.E. en segunda instancia, la interpretación del presente R.P. y de las eventuales decisiones o anexos emitidos por la Organización.

El único Reglamento Oficial es el aprobado por la F.C.M.

ART. 43 - ACEPTACIÓN Y RENUNCIA.

43.1 - Al tramitar su inscripción los Concursantes, Jefes de equipo y pilotos asumen el perfecto conocimiento del presente R.P., así como su total aceptación, sometiéndose a todas las decisiones y sanciones adoptadas por la F.C.M., el Jurado y la Organización.

43.2 - Independientemente de las prescripciones del Código Deportivo de la F.C.M., los concursantes 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 F.C.M, 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.

ART. 44 - INSTRUCCIONES COMPLEMENTARIAS.

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

MATERIAL ADJUNTO:

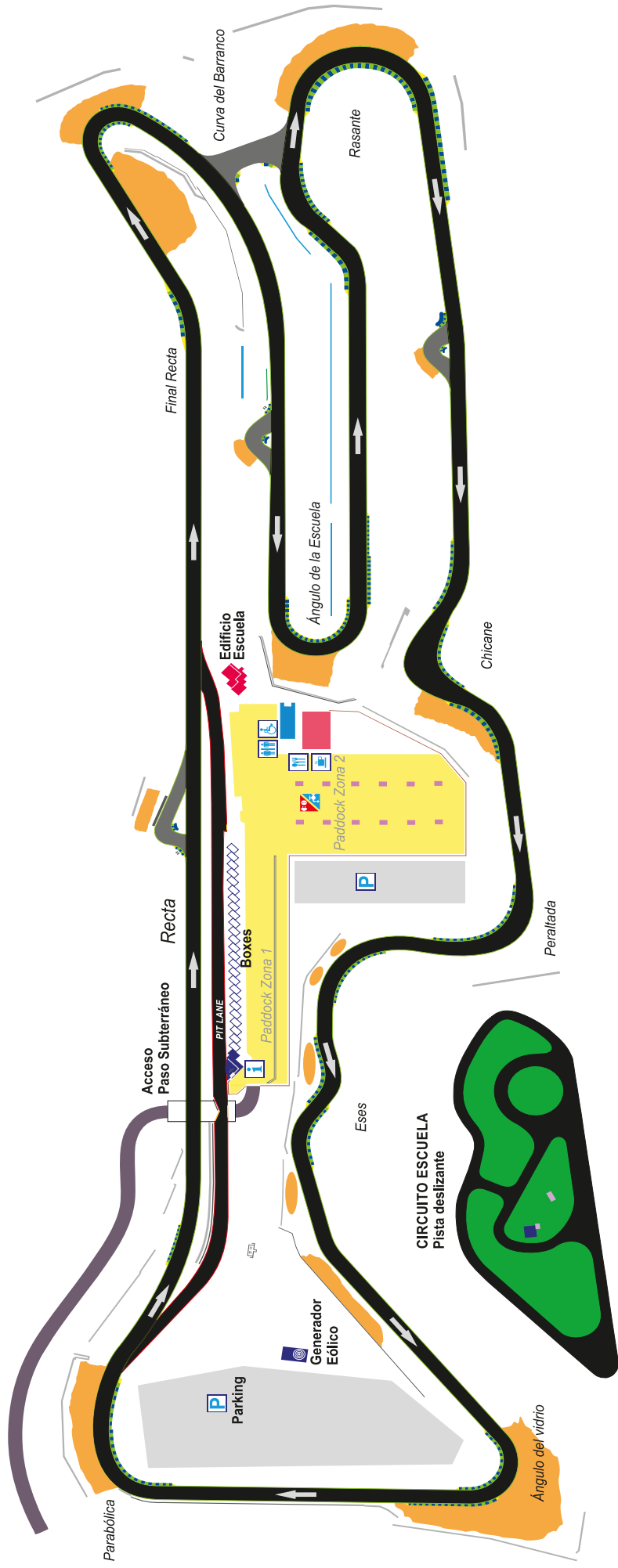
Plano del Circuito.

El Comité Organizador
Barcelona a 12 septiembre de 2017

Manel MAESTRO - PMB

Javier GIL - C24H

CIRCUIT CALAFAT



TOMAS DE AGUA Y ELECTRICAS

EN TODO EL RECINTO

BAR RESTAURANTE

PISTA DESLIZANTE

CIRCUITO DE VELOCIDAD

DISTANCIA RECTA 770 m.
ANCHO RECTA 227 m.
ANCHO RECTA 6,5/13 m.
RECTA 227 m.

DISTANCIA 3.250 m.
ANCHO 10/11 m.
CURVAS 16
Izquierda 9
Derecha 7
Variantes 4
RECTA 600 m.

Tel./Fax (+34) 977 486 193
 Mov. (+34) 682 741 269

www.circuitcalafat.com
 info@circuitcalafat.com
 @CircuitCalafat
 www.facebook.com/circuitcalafat

WIFI

PARKING

WC

ASEOS/DUCHAS

BAR RESTAURANTE

DISTANCIA RECTA

Muro/Valla
Pianos

Dirección de carrera
Protección
Protección reforzada

GRAVA
ESCAPATORIAS

OFICINAS
INFORMACIÓN

ANCHO RECTA

Izquierda Derecha Variantes RECTA

EDIFICIO ESCUELA

Pista deslizante de baja adherencia para practicar el drift.