

COPA INTERPROVINCIAL RESISTENCIA CICLOMOTORES SOBRE TIERRA

INDICE

- Art. 1º.-PARTICIPANTES.**
- Art. 2º.-CATEGORIAS MOTO.**
- Art. 3º.-CARACTERÍSTICAS.**
- Art. 4º.-PLACAS Y DORSALES.**
- Art. 5º.-INSCRIPCIONES.**
- Art. 6º.-VERIFICACIONES.**
- Art. 7º.-CARACTERÍSTICAS DE LOS CIRCUITOS.**
- Art. 8º.-ENTRENAMIENTOS.**
- Art. 9º.-DURACION DE LA CARRERA.**
- Art. 10º.-SALIDA.**
- Art. 11º.-REPARACIONES.**
- Art. 12º.-SANCIONES.**
- Art. 13º.-CRONOMETRAJE.**
- Art. 14º.-CLASIFICACIONES.**
- Art. 15º.-PREMIOS.**
- Art. 16º.-RECLAMACIONES.**

La Federación de Motociclismo de la Comunidad Valencia, convoca **la Copa Resistencia de Ciclomotores sobre Tierra**, acogiendo a las siguientes especificaciones y normas:

Art. 1º.-PARTICIPANTES.

-En esta copa podrán tomar parte y puntuar, pilotos con licencia única expedida por la FMCV, FCM o cualquier otra Federación Territorial, o licencia S.A.N., de esta Federación.

-Cualquier piloto participante tendrá que ser mayor de 12 años.

Art. 2º.-CATEGORIAS MOTO.

-Podrán tomar parte todo tipo de ciclomotor de las características indicadas en el presente reglamento y que se agrupan de acuerdo a las siguientes clases:

- PROTOTIPO AUTOMATICA
- PROTOTIPO MARCHAS
- SERIE AUTOMATICA
- SERIE MARCHAS
- CATEGORIA ABIERTA

***Solo se admitirán motores de serie modificados de cilindrada en la categoría abierta. En ningún caso se admitirán motores de motocicleta/Moto-Cross.**

***En caso de haber participantes que no cumplan las reglas de las categorías se les dejara tomar parte de la prueba pero no podrán optara al pódium ni obtendrán puntos par el campeonato.**

Art. 3º.-CARACTERÍSTICAS.

3.1. CARACTERÍSTICAS COMUNES.

-La prueba tendrá una duración de **2 o 3 horas** (a determinar por el organizador), donde habrá que demostrar la resistencia del ciclomotor y de los pilotos.

-Cada equipo estará compuesto, por **un único ciclomotor**, un mínimo de **2 pilotos** y un máximo de **3 pilotos**.

-Queda prohibido llevar intermitentes, retrovisores, porta paquetes, estribas de acompañante, caballete y pedales sueltos, así como todos los elementos que el Comisario Técnico, considere peligrosos.

Las manetas deben de terminar en una esfera no inferior a 18 mm de diámetro.

3.2. CARACTERÍSTICAS PARTICULARES DEL GRUPO SERIE AUTOMATICAS.

-El chasis y motor tendrá que ser el original. La cilindrada será 50 cc.

Los ciclomotores participantes de este grupo llevaran embrague automático o de variador con el chasis y motor de origen. Se permite hacer refuerzos al chasis.

Resto de preparación libre (sistema refrigeración, carburador, suspensiones, frenos, etc.).

3.3. CARACTERÍSTICAS PARTICULARES DEL GRUPO SERIE MARCHAS.

-El chasis y motor tendrá que ser el original. La cilindrada será 50 cc.

Los ciclomotores participantes de este grupo serán todos con motor y chasis de origen.

Resto de preparación libre (sistema refrigeración, carburador, suspensiones, frenos, etc).

3.4. CARACTERÍSTICAS PARTICULARES DEL GRUPO PROTOTIPO AUTOMATICO.

-Cilindrada de 50cc con una tolerancia de 2%.

Los ciclomotores participantes de este grupo llevaran embrague automático o de variador, el chasis será de tipo Cross o enduro.

Se podrá montar cualquier tipo de chasis bien sea de motocicleta o de ciclomotor.

El resto de preparación queda libre (sistema refrigeración, carburador, suspensiones, frenos, etc).

3.5. CARACTERÍSTICAS PARTICULARES DEL GRUPO PROTOTIPO MARCHAS.

-Los ciclomotores de este grupo serán de 50cc con chasis tipo Cross o enduro.

Se podrá montar cualquier tipo de chasis bien sea de motocicleta o de ciclomotor.

El resto de preparación queda libre (sistema refrigeración, carburador, suspensiones, frenos, etc).

3.6. CARACTERÍSTICAS PARTICULARES DEL GRUPO CATEGORIA ABIERTA.

-En esta categoría se pueden realizar todo tipo de modificaciones excepto de los cárteres, que deberán de ser los de origen del ciclomotor.

Se podrá montar cualquier tipo de chasis bien sea de motocicleta o de ciclomotor.

Los ciclomotores de este grupo podrán modificar la cilindrada.

Queda libre (chasis, sistema refrigeración, cilindro, carburador, suspensiones, frenos, etc).

Art. 4º.-PLACAS Y DORSALES.

-Las motos tendrán que llevar 3 placas de dimensiones no inferiores a 200x250mm, situadas una en la parte frontal y las otras situadas una a cada lado de la rueda trasera y por encima de su eje.

- La altura del número será de 10 cm.
- El ancho del número será de 7 cm.
- El ancho de la traza será de 2.5 cm.
- La separación entre cifras será de 1.5 cm.

4.1. NÚMEROS.

-Al formalizar la 1ª inscripción del equipo, se podrá solicitar un dorsal fijo, para toda la copa.

-Tanto la placa porta número como el número de dorsal será responsabilidad del piloto y se registrarán por el **artículo 4** de este reglamento.

Art. 5º.-INSCRIPCIONES.

-El plazo de inscripción finalizara a las 24'00 horas del Jueves, anterior a la celebración de la prueba, se permitirá realizar inscripciones en el mismo circuito con un recargo del 20% de los derechos de inscripción establecidos según organizador.

Art. 6º.-VERIFICACIONES.

6.1. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS.

-Los pilotos tendrán que presentar la licencia en vigor, acompañada de cualquier documento oficial acreditativo que corresponda con la licencia presentada.

6.2. VERIFICACION TECNICA DE LA MOTO.

-Solo se admitirá una maquina por equipo. Una vez verificado, el chasis y el Carter del motor no podrán ser sustituidos bajo concepto alguno. La verificación se realizara antes de los entrenamientos, se podrá realizar una segunda comprobación antes del inicio de la prueba y todos aquellos que le el Comisario Técnico considere oportunos.

6.3. VERIFICACION TECNICA DE LA INDUMENTARIA.

-Cada piloto habrá de presentar su casco y equipación, cuando pasen las verificaciones técnicas del ciclomotor, siendo la indumentaria tipo motocross/enduro, compuesta por botas, guantes, protectores, camiseta de manga larga, pantalones con protecciones de motocross, gafas y casco integral.

-No está autorizada la circulación por el circuito sin la equipación especificada

6.4. VERIFICACION FINAL.

-El Comisario Técnico, verificara de oficio las motos que el designe, si así lo cree oportuno. Cualquier irregularidad observada grave en esta verificación final, podrá comportar la exclusión del equipo infractor de la prueba.

Art. 7º.-CARACTERÍSTICAS DE LOS CIRCUITOS.

-Circuitos de tierra, con una longitud máxima de 3.000 m i mínima de 900 m, cuyas rectas no sobrepasen los 150 m. Podrán existir saltos.

-Los circuitos estarán bien señalizados, libres de cualquier peligro que ponga en riesgo la integridad del piloto o el público, en caso de un peligro se deberá de proteger con ruedas o bloques de paja.

7.1. ZONA DE RELEVOS Y REPOSTAJE.

-Estará indicada por la organización y dotada de las correspondientes medidas de seguridad contra incendios.

-El cambio de piloto, **repostaje y/o reparación** del ciclomotor sólo se podrá efectuar en las zonas habilitadas para ello (**Parque de Mecánicos**).

-En caso de avería o cualquier otra circunstancia similar, el piloto deberá empujar el ciclomotor dando la vuelta en sentido de carrera por todo el recorrido desde el punto donde se encuentre hasta la zona habilitada para su reparación y/o repostaje. En ningún caso se podrá circular en sentido contrario, ni se podrá cruzar ninguna cinta que determine el recorrido del circuito.

El incumplimiento de esta regla conllevara una penalización por incumplimiento especificada en el apartado de sanciones.

Art. 8º.-ENTRENAMIENTOS.

-Se realizaran unos entrenamientos cronometrados para establecer el orden de la parrilla de salida, los cuales tendrán una duración de 30 minutos.

Art. 9.-DURACION DE LA CARRERA.

-La carrera tendrá una duración de 2 o 3 horas, acabando cuando se cumpla el tiempo exacto de la misma, mostrándose la bandera a cuadros al primer participante que pase.

-Una vez se inicie el procedimiento de bandera, el tiempo máximo para pasar por la línea de meta será de 10 minutos, con la pista seca y 15 minutos con las pista mojada.

-La Dirección de Carrera podrá modificar la duración, tanto de los entrenamientos como de la carrera, si alguna circunstancia así lo requiere.

Art. 10.-SALIDA.

10.1. SALIDA TIPO LE MANS, ORDEN DE SALIDA.

-La salida se hará siempre con bandera. El motor tendrá que estar parado. Se formara una línea recta tipo espiga "Le MANS", el piloto arrancara la moto por sus propios medios, excepto cuando después de haberse dado la salida el director de carrera, autorice a empujar.

- **SALIDA "LE MANS".** Se colocara, el segundo piloto aguantando la moto por la parte posterior y desde detrás de la cinta que delimita el circuito, para que no se pueda empujar el ciclomotor en el momento de arrancar, esto se controlara por los comisarios de salida. Solo podrá estar 1 miembro del equipo con la equitación pertinente sujetando la moto.
- **ORDEN DE SALIDA.** El orden de salida de los participantes, vendrá determinado por el tiempo conseguido en los entrenamientos cronometrados. En caso de no celebrarse entrenamientos cronometrados, la parrilla de salida se formara por sorteo.
- **MONTAJE PARRILLA DE SALIDA.** 10 min Antes del inicio de la prueba, el piloto y el que tiene que sujetar la moto, saldrán a la pista para ocupar el puesto que les corresponda en la parrilla.

-El piloto que 5 min. Antes de darse la salida no esté en la pista para ocupar su lugar en la parrilla, tendrá que realizar su salida forzosamente des de el BOX, después de que hayan arrancado todos los pilotos y sea autorizado por el comisario correspondiente.

Art. 11.- REPARACIONES, RELEVOS Y REPOSTAJES.

-Tanto para reparaciones, relevos y repostajes, existirá una zona determinada por el comisario. En ningún caso se podrá realizar cualquier de las anteriores obstaculizando el paso de los concursantes incluyendo la zona de asistencia. Esa acción será penalizada.

11.1. REPARACIONES.

-No está permitido realizar ninguna reparación en el ciclomotor si no es en la zona habilitada para asistencia. No obstante el segundo piloto debidamente equipado, podrá ayudar a empujar la motocicleta hasta el box.

11.2. RELEVOS.

-Los relevos, se realizaran exclusivamente en la zona designada por la organización, si un equipo por cualquier motivo ha de alterar este punto, tendrá que ser autorizado previamente por el Director de Carrera.

11.3. REPOSTAJE DE CARBURANTE.

-Los repostajes de carburante, si no hay una zona especial designada, se tendrán que realizar en el box de cada equipo, siendo obligatorio realizarlo con el motor parado.

-En las maniobras de repostaje, así como la manipulación del carburante y en las zonas cercanas donde estén los depósitos que contengan la gasolina, está totalmente prohibido fumar, o manipular cualquier utensilio que pueda provocar un incendio.

Art. 12.-SANCIONES.

-Se penalizara siguiendo estos criterios en todas las pruebas:

ART. MOTIVOS DE SANCIONES

1. 1. Motocicleta, disconforme con las normas de seguridad. **Orden de reparación**
2. 2. No llevar la indumentaria reglamentaria. **No autorizado a salir a pista.**
3. 3. Adelantarse a la señal de salida. **2 Vueltas**
4. 4. Entrar o salir de boxes, por lugar no autorizado. **4 vueltas**
5. 5. Repostaje en lugar no autorizado. **4 vueltas**
6. 6. Circular en sentido contrario al de la prueba con el vehículo parado. **5 vueltas**
7. 7. Obstaculizar la pista de circulación de boxes. **1 Vuelta.**
8. 8. Cruzar la pista no siguiendo el sentido de carrera. **3 Vueltas.**
9. 9. Circular en sentido contrario al de la prueba en marcha. **Exclusión**
10. 10. Reparación realizada en lugar no autorizado. **Exclusión**
11. 11. Recibir Ayuda Exterior, no autorizada. **Exclusión**
12. 12. Cambio de piloto o motocicleta durante la competición. **Exclusión**
13. 13. No seguir el itinerario indicado. **Exclusión**
14. 14. Realizar maniobras desleales. **Exclusión**
15. 15. No atender las indicaciones de los comisarios. **Exclusión**

***Estas sanciones, pueden ser modificadas por el jurado de la prueba en función del circuito.**

***Para el resto de sanciones no especificadas, serán de aplicación las que figuren en los reglamentos específicos de la FMCV.**

Art. 13.-CRONOMETRAJE.

-El sistema de cronometraje será con transponder, teniendo que ser realizado por un cronometrador homologado por la FCM y FMCV.

Art. 14.-CLASIFICACIONES.

-Se clasificarán todos los equipos que crucen la línea de meta, recibiendo la bandera cuadrículada, transcurridos 15 minutos después de la bajada de bandera a cuadros, se dará por no clasificado el equipo que no haya cruzado la línea de meta.

14.1. PUNTUACION DEL CAMPEONATO.

-La puntuación se regirá por la siguiente tabla:

-PUNTUACION POR PRUEBA

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

-Esta puntuación se asignara a cada equipo en la categoría que participa.

-Se consideraran todos los puntos obtenidos del total de pruebas celebradas. En caso de empate se resolverá a favor del equipo que obtenga mayor número de primeras posiciones. En caso de persistir el empate, se tendrán en cuenta las segundas posiciones, así sucesivamente.

Art. 15.-PREMIOS.

-La organización hará entrega de un trofeo por equipo a los tres primeros clasificados de cada categoría y se hará entrega de un obsequio a todos los pilotos del pódium.

Art. 16.-RECLAMACIONES.

-Se realizaran como indica el artículo de la normativa General de la FCM y FMCV. Una misma reclamación solo podrá versar por un solo caso en concreto. El depósito de garantía, será reintegrado cuando la reclamación resulte fundada. No se puede reclamar sobre la decisión del Jurado, pero en determinados casos se puede presentar apelación, según indica el código de disciplina deportiva de la FCM y FMCV. Las reclamaciones sobre cilindradas, se presentaran, con la firma de cinco equipos participantes, inscritos en la prueba, con un depósito de 300€. En el caso de que la motocicleta reclamada este correcta, la cantidad de 150€, se destinaran para gastos al equipo reclamado. Para el resto de temas relacionados con las reclamaciones, se tendrá en cuenta lo que dispongan los reglamentos de la FCM y FMCV.