



A.E.M.A.

REGLAMENTO CARRERA DE RESISTENCIA

Versión 8.1 11/11/2020



REGLAMENTO CARRERAS DE RESISTENCIA

1.-LICENCIAS

Podrán participar en la misma los pilotos en posesión de Licencias homologadas por la R.F.M.E. del año en curso o tramitadas a través de la Federación de Motociclismo de la FCMM para esta prueba: JUNIO-SENIOR-VETERANO, los pilotos extranjeros deberán estar en posesión de licencia nacional RFME o licencia autonómica FCMM para una prueba del año en curso, dado que esta prueba social del club AEMA es de carácter nacional.

2.-PILOTOS Y EQUIPOS

Los equipos podrán estar compuesto por dos o tres pilotos.

Los equipos notificarán el nombre del jefe de equipo, en caso de ser un piloto notificarán el segundo jefe de equipo que actuará en su ausencia.

Todos los equipos podrán disponer de una segunda motocicleta, de iguales características a la primera y con el mismo dorsal, en esta caso, ambas motocicletas deberán haber pasado la correspondiente verificación técnica, si efectúan el cambio de motocicleta durante el transcurso de la carrera, se les penalizará según art. 25. También podrán seguir dentro de la propia carrera, aquellos equipos que sustituyan la moto averiada por otra de distinta categoría, pero serán descalificados, no podrán clasificar en el resultado final de carrera.

3.-EQUIPAMIENTO DE PILOTOS

Durante el desarrollo de la Competición, los pilotos deberán ir provistos de casco, guantes, botas y llevar mono de cuero (u otro material homologado); toda indumentaria deberá ir perfectamente cerrada o abrochada. Todo el equipamiento tendrá que respetar la homologación de los Reglamentos Técnicos de la FIM. En caso de inclemencias climatológicas los pilotos podrán colocarse prendas contra el frío o el agua encima de los elementos antes mencionados

Es obligatorio el uso de casco homologado y con cierre de seguridad de doble anilla. Así mismo es obligatorio el uso de mono de una sola pieza.

Durante la prueba se realizarán arbitrariamente controles de equipamiento, y los pilotos que usen equipamiento, casco o mono que no haya pasado verificación técnica será sancionado su equipo con la exclusión inmediata de la prueba.

Durante todo el desarrollo de la Competición cada piloto deberá llevar obligatoriamente un brazalete de identificación en el brazo del lado del cronometraje. Estos brazaletes identificarán por el color al piloto:

Brazalete Color **Amarillo**

Brazalete Color **Verde**

Brazalete Color **Azul**

Piloto N.º 1 (el que efectúa la salida)

Piloto N.º 2

Piloto N.º 3

4.-REGLAMENTO TÉCNICO PARTICULAR

Todas las Motocicletas deberán de cumplir el Reglamento Técnico Particular y General de Seguridad AEMA, conforme a la normativa RFME Y FIM.

5.-INSCRIPCIONES

Las Inscripciones se formalizarán de la siguiente forma, bien en la federación FCMM ó a través del Club AEMA, siempre deberá rellenarse un impreso de inscripción cumplimentando todos los datos, y realizando el ingreso del importe de inscripción a la cuenta del club, indicado en el impreso. Y se enviará por mail la hoja de inscripción y el resguardo de ingreso al correo electrónico de AEMA, indicado en el impreso.

El plazo para la formalización de inscripciones se cerrará 10 días antes de la competición o en su defecto en el momento de completar el n.º máximo de equipos admitidos. El número máximo de equipos admitidos es de 50 para entrenamientos y 50 para carrera.

Las inscripciones en plazo se realizarán mediante ingreso en la cuenta del Club AEMA, banco BBVA ES66 0182 6715 59 0201580210 al menos 10 días antes de celebrarse la prueba. Las inscripciones fuera de plazo acarrearán una penalización económica que se abonará en el propio Circuito al realizar la inscripción definitiva.



6.-ASIGNACIÓN DE BOXES

Dado que el número de Boxes es limitado, los Equipos deberán compartir el espacio de los mismos a fin de que cada uno de los equipos pueda disponer de box. La organización realizará la distribución de los mismos informando a cada equipo el box que le corresponde.

7.-VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

Las verificaciones administrativas se realizarán de acuerdo con el Cuadro Horario en la Oficina de Carrera del Circuito.

Los pilotos nacionales deberán presentar Licencia en vigor y DNI, los pilotos extranjeros deberán presentar Licencia en vigor, y DNI o pasaporte. En el momento que hayan pasado la verificación y se haya comprobado la inscripción, le serán entregadas las acreditaciones, brazaletes identificativos de pilotos, ficha de verificación técnica, etc.

Los brazaletes tendrán una fianza de 20€ en efectivo por equipo

8.-VERIFICACIONES TÉCNICAS

Las verificaciones técnicas preliminares tendrán lugar en el espacio reservado para ello en el Circuito. Se informará del lugar destinado para ello en las verificaciones administrativas.

Se revisarán todos los apartados especificados en el Reglamento Técnico existente. Pasará verificación técnica preliminar también el equipamiento de los pilotos. La organización podrá pasar cuantas verificaciones técnicas estime oportunas durante el desarrollo de la competición, y si existiese cualquier tipo de infracción ésta sería sancionada con la expulsión. En el caso de producir anomalías o deficiencias no fundamentales, se obligará a los participantes a solventarlas antes de volver a al carrera. Se excluirán de la Carrera todas aquellas motocicletas no presentadas en verificación técnica, así como las que no superen la verificación.

Es obligatorio que tras una caída el equipo comunique a su comisario de box correspondiente que pueden entrar de nuevo a carrera par que se realice una nueva verificación por parte de los comisarios técnicos, cualquier motocicleta que tras una caída no haya pasado verificación. técnica de su estado y vuelva a pista será excluida.

9.-BRIEFING

Según el cuadro horario de la carrera y antes de los Entrenamientos oficiales de carrera se realizará un BRIEFING, el cual es obligatorio para todos los pilotos participantes, se controlará la asistencia mediante firma. La no asistencia al Briefing podrá ser penalizada con vueltas.

10.-MODIFICACIÓN DE LOS PILOTOS DE LOS EQUIPOS

Se podrá cambiar pilotos en los equipos tan solo hasta 30 minutos antes de la salida de carrera y se debe comunicar a los comisarios de box o dirección de carrera.

11.-COMPORTAMIENTO DE LOS PILOTOS EN PISTA

Toda maniobra en pista o en Pit-lane en el sentido inverso al de carrera está prohibida. Excepto empujando la moto parada dentro del pit-lane y por el carril de asistencia o trabajo.

En caso de accidente o de avería, el piloto deberá inmediatamente dirigir su motocicleta fuera de la pista donde no represente peligro alguno por el desarrollo normal de la Competición. Si cuenta con material a bordo para su reparación podrá realizar esta in situ. En el caso contrario, deberá seguir las órdenes del Comisario de Puesto y esperar a su traslado a los boxes mediante un vehículo de la organización desde donde podrá re emprender la Carrera siempre y cuando sea autorizado a salir por la organización. Por seguridad está prohibido empujar la moto por la cuerda de la pista con la excepción de la última curva del trazado. En caso de evacuación del piloto, el equipo podrá continuar en competición una vez llegada la moto al box y autorizado por la organización.



En pista **o sus viales**, está prohibido totalmente que cualquier persona se acerque a una motocicleta parada en el Circuito, a excepción del piloto conductor, los Comisarios de Pista el Director de Carrera o los Oficiales de Pista.

El director de Carrera o sus adjuntos podrán detener una motocicleta, cuyo piloto haya cometido una infracción sancionada con la exclusión o cuyo estado 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. Los motivos de esta decisión serán comunicados posteriormente al Jefe de Equipo.

12.-COMPORTAMIENTO EN PIT LANE

Durante el desarrollo de la Competición sólo podrán permanecer en boxes y Pit-lane las personas cuya permanencia esté debidamente justificada y vayan debidamente acreditadas.

La velocidad máxima en el Pit-lane es de 40 kms hora.

No se podrán instalar en la zona de Pit-lane, elementos que dificulten la circulación fluida de las Motocicletas o de las personas. Está terminantemente prohibido fumar, encender fuego o depositar recipientes de gas en la zona de boxes o Pit-lane.

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

Solo se permiten las siguientes asistencias sobre las motocicletas en el área de trabajo del Pit-lane: repostaje de combustible, repostaje de aceite, operaciones de mantenimiento y reglajes externos. Otras intervenciones supondrán una reparación y deberán realizarse en el interior del box. 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 podrá ser puesta en marcha hasta haber limpiado perfectamente tanto la motocicleta como la zona afectada.

Los pilotos que se dirijan al final del Pit-lane para entrar a pista deberán observar las señales del semáforo de salida, y al entrar a pista controlar el paso de otras motocicletas.

13.-COMPORTAMIENTO EN BOXES

En las paradas en el box o Pit-lane, el piloto deberá para el motor de la motocicleta. **Solo y exclusivamente en el caso de que un piloto entre a realizar un relevo será permitido que no se pare el motor de la motocicleta.**

En el caso de parada para realizar cualquier maniobra que pueda suponer una reparación, repostaje o cualquier otra acción que no sea el mero relevo del piloto, el motor tendrá que estar parado, en caso contrario el equipo recibirá una sanción por parte del jurado de la prueba.

Solo se permitirá arrancar el motor por un corto periodo de tiempo para verificar la reparación.

Cada tres o cuatro boxes correlativos se situará un comisario de box que se presentará a los Jefes de Equipo. Todas las incidencias, cambios de pilotos, reparaciones etc. deberán ser comunicadas por los jefes de Equipo al comisario asignado, el cual tomará debida nota y hará firmar al responsable del equipo.

La puerta de acceso a Pit-lane permanecerá siempre abierta, por el contrario la del Paddock deberá permanecer siempre cerrada. Todo cambio de aceite y limpieza del motor se realizará sobre un recipiente y dentro del box.

14.-RELEVOS

Las motocicletas se conducirán alternativamente por los dos o tres pilotos que formen el equipo, teniendo en cuenta que al finalizar la carrera ningún piloto podrá haber conducido **más de dos horas y media para las carreras de Tres Horas** de duración, y ningún piloto podrá correr **más de 60 minutos seguidos**, estableciéndose en ambos casos de planteamiento de carrera un mínimo de conducción para todos los pilotos de **media hora**.



Los relevos sólo se podrán realizar en la zona de trabajo del Pit-lane delante del box asignado al equipo y una vez terminada la operación, deberán ser comunicados al inspector de boxes. El incumplimiento comportará una penalización según art. 25.

15.-CAMBIO DE MOTOCICLETA

Está permitido el cambio de motocicleta por una de las mismas características y con el mismo dorsal, siempre que la primera este en el box. Al cambiar de moto, el equipo tendrá penalización según art. 25 En caso de ser una moto diferente, podrá terminar la carrera, pero no entrara en la clasificación final. Es responsabilidad de los equipos asegurarse del cambio de transponder de cronometraje a la moto que continua en competición. Para efectuar el cambio de moto, las dos han de estar en el box.

El equipo que salga a pista sin transponder será sancionado sin la contabilidad de las vueltas que realice sin él. Sin transponder no cuentan las vueltas.

16.-REPOSTAJE DE CARBURANTE

La frecuencia en los repostajes es libre. Se realizará siempre delante del box asignado y durante la operación la motocicleta deberá tener el **motor parado, estar colocada sobre un caballete que la mantenga vertical y el piloto no podrá permanecer encima de la misma.** Solo dos personas del equipo podrán realizar el repostaje. **Es recomendable que una tercera persona del equipo este junto al extintor preparado por si tiene que actuar.**

Las operaciones de repostaje y las reparaciones no podrán llevarse a cabo simultáneamente. No se podrá realizar operación alguna después de haber llevado a cabo el repostaje. Toda reparación, control o ajuste se realizará antes de la operación de repostaje. En caso de tener que montar un depósito por avería o accidente, este deberá estar vacío completamente.

17.-ENTRENAMIENTOS

Los entrenamientos se desarrollarán de acuerdo al horario establecido. **Durante el desarrollo de los Entrenamientos cronometrados, sólo una motocicleta del equipo podrá entrar en pista.**

Cada piloto del equipo tendrá que haber dado como mínimo una vuelta cronometrada. El jurado podrá acordar una dispensa en caso de comprobar que conoce la pista y la motocicleta.

18.-EQUIPOS CLASIFICADOS PARA LA CARRERA

El número de equipos autorizados a tomar salida en carrera es de 50. El orden de salida se establecerá una vez que hayan finalizado los entrenamientos cronometrados, **contabilizando la mejor vuelta de cualquiera de los pilotos del equipo.**

19.-PROCEDIMIENTO DE SALIDA

La salida será tipo "Le Mans"

Todas las motocicletas clasificadas para tomar la salida, con el piloto designado a tal efecto, deberán acceder a la pista dando una vuelta de reconocimiento, al finalizar esta, los pilotos deberán situar la motocicleta en su emplazamiento correspondiente. En este momento sólo se autoriza la estancia del piloto y un ayudante.

Sí un piloto tiene problemas deberá dirigirse inmediatamente a su box. Queda estrictamente prohibido situarse en parrilla de salida con la intención de retrasar la salida.

En caso de ser adelantado en la vuelta de reconocimiento por el coche médico y llegar después de este a la última curva del circuito, el piloto adelantado tomará la salida desde el pit-lane.



20.-INTERRUPCIÓN DE LA CARRERA - NUEVA SALIDA

Sí por causa de fuerza mayor, se interrumpiera la Carrera, habiéndose desarrollado menos de 3 vueltas completadas por el líder de la carrera, se dará una nueva salida a una carrera con 30 minutos menos de los programados. Podrán participar todas las motos que no estén descalificadas o excluidas.

En caso de que el líder haya completado más de 3 vueltas pero menos del 75% de carrera, se procederá a una nueva salida en el mismo orden de salida que se estableció para la primera salida. Esta segunda carrera será al tiempo que restaba cuando se mostró la bandera roja menos 30 minutos. Podrán participar todos los equipos que no se hubiesen retirado y que estén en su box, por sus medios o los de la organización, en los 5 minutos siguientes a la bandera roja. La clasificación es la suma de vueltas totales de las dos mangas, y la clasificación después de la bandera roja se hará con en la última vuelta completa que dio el líder de la prueba antes de la bandera roja. Sí después de la nueva salida, hubiese otra bandera roja, la carrera se daría por finalizada y la clasificación sería la suma de las vueltas completas de ambas mangas. En caso de empate entre dos equipos, el primero de ellos será el mejor clasificado en la segunda manga.

En caso de que el líder de prueba haya completado más del 75% del tiempo programado, la carrera se dará por finalizada y se clasificará teniendo en cuenta la última vuelta completa que realizó el líder antes de mostrar la bandera roja.

21.-NEUTRALIZACIÓN DE LA CARRERA – SAFETY CAR

Si durante la carrera se produjese un incidente, condiciones atmosféricas, accidente grave o cualquier otra causa que comprometiera la seguridad o hiciese imposible el desarrollo normal de la misma, el director de carrera podrá decidir la neutralización utilizando un vehículo de seguridad (SAFETY CAR) Cuando este vehículo entre en pista, encenderá las luces amarillas y a partir de ese momento Todos los puestos mostrarán la bandera amarilla y en el puesto cero además el cartel SC. En caso de tener que intervenir los controles o los servicios médicos dentro de la pista o cerca de ella, en el puesto inmediatamente anterior se mostrará doble bandera amarilla, para comunicar que incluso puede haber una ambulancia dentro de la pista. El vehículo de seguridad con sus rotativos, destellantes encendidos se incorporará a pista siempre desde la salida del pit-lane, sin importar donde se encuentra el líder de la carrera. Todos los pilotos se alinearán detrás del vehículo de seguridad, siguiendo en todo momento su trazada, y todo adelantamiento está prohibido durante la presencia en pista del coche de seguridad. Cuando el director de carrera considere que las causas que originaron la neutralización han sido solucionadas, ordenará al coche de seguridad apagar las luces amarillas y en la vuelta siguiente se retirará de la pista. **Este saldrá de pista por la entrada al pit-lane, los adelantamientos están aún prohibidos hasta que el coche de seguridad abandone la pista y los pilotos traspenen la línea donde el director de carrera muestre la bandera verde.** Serán causa de penalización todos los adelantamientos que se realicen durante la intervención del coche de seguridad.

22.-LLEGADA

Cuando se cumplan las horas fijadas de duración de la prueba el director de carrera mostrará en la línea de llegada, la bandera a cuadros al paso del piloto de la motocicleta que figure en cabeza de la prueba, o al segundo clasificado o sucesivos después de que pasen 5 minutos del tiempo programado.

Una vez se esté dando la bandera a cuadros el pit-lane estará cerrado.

23.-CLASIFICACIONES FINALES

La clasificación se establecerá en orden al mayor número de vueltas completadas, hasta la bajada de bandera a cuadros y una vez contabilizadas las penalizaciones.

Entrarán en clasificación todos los equipos:

- Que no hayan sido excluidos o descalificados
- No es necesario tomar la bandera



24.-SUSPENSIÓN O APLAZAMIENTO

La organización se reserva el derecho, si circunstancias excepcionales la obligan a ello, a suspender o aplazar la Prueba, sin obligación de indemnización a los participantes.

25.-PROCEDIMIENTO SANCIONADOR

INFRACCIONES	SANCIONES	REINCIDENCIAS
Adelantar con señales de peligro o coche de seguridad	4 vueltas	Exclusión
No portar brazaletes o cambio de brazaletes por los pilotos	2 vueltas	Descalificación
Cambio de motocicleta de la misma categoría	5 vueltas	Descalificación
No asistir al briefing	1 vuelta por piloto que no asiste	
No comunicar modificación de pilotos en equipo	Descalificación	
No pasar verificación después de la caída	Advertencia	Descalificación
No respetar límite de velocidad Pit Lane	4 vueltas	Descalificación
No hacer caso a la bandera negra	Advertencia	Descalificación
Mantener el motor en marcha en paradas en box, según art. 13	4 vueltas	6 vueltas
No comunicar los relevos	Advertencia	2 vueltas
Repostar cambiando el depósito	4 vueltas	Descalificación
Repostar sin parar el motor	4 vueltas	Descalificación
Repostar sin colocar la motocicleta en el caballete, estando el piloto subido.	4 vueltas	6 vueltas
Recibir ayuda no autorizada en salida - invadir la pista por miembro del equipo	2 vueltas	
No firmar incidencias a los comisarios	2 vueltas	
Cambio, no autorizado, de dorsal	Descalificación	
Llevar equipamiento que no ha pasado verificación técnica	Exclusión	
Infracción en verificación técnica	Exclusión	
Circular en sentido inverso	Exclusión	
Conducta antideportiva	Exclusión	
Deterioro de las instalaciones	Exclusión	
Cambio no autorizado de motocicleta ó otra categoría de moto	Descalificación	

26.-LLEGADA

Cualquier reclamación, sea Deportiva o Técnica, deberá efectuarse de acuerdo con lo que especifica el Reglamento Particular de cada prueba, el Código Deportivo de la R.F.M.E y sus Anexos de Competición en pista..