



*Fair-play, diversión y seguridad. En la Regularidad en Circuito, cada uno rueda a su ritmo”*

## REGLAMENTO DEPORTIVO MOTOCLASSIC SERIES 2023 v1.0 (10/02/2023)

**Artículo 1.** El Club RallyClassics organiza un Campeonato social de Regularidad en Circuito denominado **MotoClassic Series 2023**. Se trata de una forma económica y divertida de rodar con **motos clásicas**, sin peligro para la integridad física y mecánica.

El “**Fair-play**” y el buen rollo son exigibles en todo momento. Al no tratarse de una competición ni de una prueba de velocidad, los participantes deberán conducir facilitando en todo momento las maniobras al resto de participantes, evitando cualquier incidente, y facilitando los adelantamientos. Toda conducción anti-deportiva o peligrosa será motivo de exclusión inmediata. No se admiten reclamaciones.

**Artículo 2.** Serán admitidas a participar las **motos Clásicas** (GP, Resistencia o Sport), cuya fecha de fabricación sea **anterior a 31 de diciembre de 1994**.

Las motos Clásicas deberán ir equipadas con el motor, chasis y sistema de suspensiones que correspondan al modelo de origen. En caso de tratarse de una transformación, el participante deberá acreditar que la moto presentada corresponde a un modelo homologado o verificado que hubiera competido antes del 31 de diciembre de 1994. No se admitirán motocicletas derivadas de modelos desarrollados originalmente para especialidades de montaña. La organización se reserva el derecho a admitir motos de especial interés.

**Artículo 3.** Pueden participar **1 o 2 pilotos** por moto. Los conductores de motos deberán estar en posesión de la licencia FCM de Regularidad o superior.

**Artículo 4.** El **calendario 2023** estará formado por **5 pruebas** en grandes circuitos, de los que puntuarán **todos los resultados menos uno**, con los coeficientes siguientes:

22 abril	Parcmotor	Coef 1,0
03 junio	Circuit Alcarràs	Coef 1,0
09 septiembre	Circuit Calafat 1	Coef 1,0
10 septiembre	Circuit Calafat 2	Coef 1,0
14 octubre	Circuit Barcelona-Catalunya, <b>Gran Final</b>	Coef 1,5

**Artículo 5.** El **objetivo** es rodar en un tiempo por vuelta constante, sin ayuda del cronómetro, siguiendo el ritmo que cada participante estime más adecuado. Una vez establecido un tiempo de referencia por vuelta, el piloto deberá intentar calcar sus siguientes registros mientras duren las mangas con la única ayuda de su intuición para mantener el ritmo constante, o de una pizarra en el muro del pit-lane. En algunas pruebas, el **tiempo de referencia** será calculado de forma automática por la organización. En otras pruebas, serán los propios pilotos los que declaren su tiempo de referencia.



Atendiendo estrictamente a temas de seguridad y en base al ritmo que cada piloto pueda imprimir en pista, se establecerán dos tipos de piloto a criterio de ellos mismos: el “ligero” y el “tranquilo”. **Los pilotos que se consideren “tranquilos” deberán llevar un peto (de color azul) que les distinguirá de los “ligeros”,** peto que proporcionará la organización para todo el año en su primera participación. Durante el transcurso de la temporada, un piloto “tranquilo” podrá solicitar pasar al grupo de los pilotos auto-considerados “ligeros”. La reposición del peto (por pérdida u olvido) tendrá un coste de 15€. Un piloto “ligero” solamente podrá adelantar a uno “tranquilo” dejando un margen mínimo de 2 metros, y el no cumplimiento de esta normativa, puede suponer una sanción, pudiendo llegar a la exclusión de la prueba, e incluso de las MotoClassic Series 2023.

**Artículo 6.** En caso de no comunicación por parte del piloto de su **tiempo de referencia** dentro del horario previsto, la organización podrá asignar, de tratarse de la primera manga, un tiempo de referencia calculado de forma automática respecto a las vueltas de entrenamientos, o el mismo tiempo de referencia de la manga anterior en caso de que el tiempo de referencia NO proporcionado sea el de la segunda manga (o subsiguientes de existir). En cada circuito se designará una única zona para poder obtener y pasar la información a los pilotos.

**Artículo 7.** El número de **vueltas a contabilizar** será el 60% del total de vueltas completadas por la moto que haya completado más vueltas en esa manga. La Organización podrá ajustar estos porcentajes si por cualquier causa los considera desproporcionados, o si una manga se ve interrumpida.

**Artículo 8.** En cada circuito, la Organización convocará a todos los pilotos a un **Briefing**, que será de **obligada presencia**, salvo que el briefing sea por escrito o en video.

**Artículo 9.** Después de la tanda de entrenos la Organización, si lo considera oportuno, dará a conocer en cada circuito, un **tiempo mínimo**, con la intención de limitar el rodar demasiado rápido e intentar igualar las posibilidades entre los diferentes tipos de motos participantes. El tiempo de referencia no podrá ser inferior a éste, y todas las vueltas realizadas por debajo del tiempo mínimo serán descartadas para la clasificación. Cualquier piloto que baje de este tiempo mínimo durante varias vueltas podrá ser penalizado, a criterio del Organizador, pudiendo llegar a la exclusión de la prueba, e incluso de las MotoClassic Series 2023.

**Artículo 10.** El **formato** de las MotoClassic Series será el siguiente en la mayoría de los circuitos: Las  **motos** tendrán una manga de 30’ a 40’ de entrenos y dos mangas competitivas de 30’ a 40’. En algún circuito podría haber 4 mangas de 30’.

**Artículo 11.** En 2023 no se aplicarán hándicaps, pero sí coeficientes: 1,0 en Alcarràs, Calafat y Parcmotor; y 1,5 en el Circuit de Barcelona-Catalunya.

**Artículo 12.** En cada circuito se entregarán **trofeos** a los tres primeros clasificados. Todos los participantes que tomen la salida obtendrán **puntos** por cada manga: 20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1, y el resto de pilotos recibirán 0,5 puntos.

En la categoría **Junior**, para pilotos de menos de 35 años, su ganador será premiado en cada circuito si hay un mínimo de 3 pilotos. Es responsabilidad del piloto hacer constar que opta a este trofeo, en la hoja de inscripción.

En caso de empate se tendrá en cuenta la mejor posición absoluta conseguida en las mangas disputadas por los participantes empatados. Si aun así persiste el empate se declarará ganador al participante con la motocicleta de menor cilindrada. Si aun así persiste el empate se declarará ganador al participante con la motocicleta de mayor antigüedad.



**Artículo 13.** Los **derechos de inscripción para toda la temporada** (5 pruebas, incluyendo el transponder) serán de **500€** si se paga anticipadamente (**350€ los Júnior y/o Fémimas**). En cada una de las cuatro primeras pruebas de la temporada los derechos de inscripción serán 90€ (sin transponder) y la Final 120€ (sin transponder). Los pilotos **Junior** (menores de 35-años) y las **Fémimas** tendrán un descuento del 50% en los derechos de inscripción por evento. Los pilotos **Noveles** (primera participación en las MotoClassic Series) tendrán un 50% de descuento en los derechos de inscripción en su primera inscripción.

**Artículo 14. Solicitudes de inscripción.** Las solicitudes de inscripción se tramitarán a través de la web <http://www.rallyclassics.org> desde donde también se podrá efectuar el pago. Para facilitar la cumplimentación del formulario será posible cumplimentarlo usando el NIF y el dorsal asignado en la anterior prueba donde se ha participado.

El plazo de inscripción se cerrará el **miércoles anterior** a cada prueba. Las inscripciones pagadas fuera de plazo, o en efectivo en cada circuito, tendrán una **penalización de 30 €**.

Los pilotos de motos deberán acreditar tener la licencia "Associat Regularitat FCM 2023" o superior ([www.fcm.cat](http://www.fcm.cat) - Zona Privada.)

En caso de anulación de una o varias mangas, o incluso de todo el evento en el mismo día de la celebración (por climatología, o por cualquier otra causa justificada) los derechos de inscripción serán a fondo perdido.

**Artículo 15. Circulación.** Los pilotos accederán a pista desde el pit-lane, una vez puesto el semáforo en verde, cuando lo deseen. El "Fair-play" será observado y cuidado como el mayor valor de las CLASSIC SERIES, y no respetarlo podría acarrear el uso de la bandera negra e incluso podría entrañar la exclusión de la manga o de la prueba. La velocidad en el pit-lane se limita a 50 kms/h y en el paddock a 30 kms/h (hay niños y familias visitando el evento). Cualquier accidente será responsabilidad exclusiva del conductor.

**Artículo 16.** Los pilotos deberán disminuir la velocidad de inmediato en el caso de que se muestren banderas amarillas, o de intervención de un vehículo de rescate en la pista, prohibiéndose todo adelantamiento. En caso de mostrarse **banderas o semáforos rojos**, se dará por finalizada la manga; todos los participantes deberán reducir la velocidad y salir de la pista inmediatamente por la entrada de pit-lane. La bandera negra junto a un dorsal, se mostrará a aquel piloto que por decisión de la Organización debe abandonar individualmente la pista (por problema con el transponder, avería aparente que pudiera comprometer la mecánica o a otros participantes, por comportamiento anti-deportivo, o por cualquier otra causa de la que será informado el piloto).

**Artículo 17.** A **final de temporada**, se celebrará la entrega de trofeos de los vencedores de las MotoClassic Series 2023. Para la clasificación final serán puntuables todas las mangas de todas las pruebas, reteniéndose las mangas correspondientes a las cuatro (4) mejores pruebas del campeonato para el cálculo del resultado final. En caso de empate, gana el piloto con la moto más antigua. En caso de persistir el empate se contabilizarán las mejores posiciones obtenidas a lo largo del campeonato.

**Artículo 18.** Solamente aquellos **menores** que ejerzan funciones de "cronometraje" podrán acceder al pit-lane **si van acompañados de un adulto**. Los padres deberán firmar una autorización y el correspondiente descargo de responsabilidades, para que los menores puedan acceder al recinto, eximiendo de toda responsabilidad a la organización en caso de accidente en las instalaciones (incluido el paddock).

**Ningún menor podrá estar solo por el pit-lane**, ni utilizar ningún medio o juguete a ruedas para circular por ninguna de las instalaciones del circuito (bicicletas, patinetes, skates, etc.).



**Artículo 19.** Queda claro que por el solo hecho de inscribirse a las MotoClassic Series 2023, todo participante admite que es el **único responsable** de sus actos, ya sea para sus propios daños, como los que pueda ocasionar a terceros. En ningún caso, ni el Circuito donde se haga la prueba, ni el Club RallyClassics, ni cualquier persona o voluntario de la organización, ni los patrocinadores, serán responsables en caso de accidente.

En las verificaciones administrativas todo conductor y/o acompañante, deberá firmar un descargo de responsabilidades, y la cesión de los derechos de imagen, para cualquier acción de publicidad o reportajes que la Organización pudiera emitir.

## REGLAMENTO TÉCNICO

**Artículo 20.** Las **medidas de seguridad obligatorias** y que serán verificadas antes del inicio de la prueba: **Casco integral homologado de una sola pieza (FIM 01 – RFME - integral P05 o P06), mono de cuero de una sola pieza, guantes y botas** específicamente fabricadas para el uso en motocicleta. Se aplicará una marca de verificado en el casco válida para toda la temporada, en caso de cambio de estos elementos, los nuevos deberán pasar verificación y ser precintados.

**Artículo 21.** Después de las verificaciones administrativas, los equipos deberán pasar una verificación técnica en la que los comisarios anotarán cualquier deficiencia o diferencia con respecto a la hoja de solicitud de inscripción. **En la primera participación de 2023, cada moto verificada recibirá un adhesivo válido para toda la temporada.** Un adhesivo de verificado se colocará en una parte visible del frontal.

Cada piloto es responsable de tener tapados o anulados los relojes o dispositivos de su vehículo, si los lleva de serie.

En esta primera verificación técnica se verificará la conformidad histórica y los elementos de identificación, seguridad y funcionamiento siguientes:

- El año de fabricación, la integridad y veracidad del modelo.
- Radio de giro del manillar y topes.
- Holguras de ruedas, dirección y basculante.
- Conjunto sin elementos peligrosos.
- Suspensiones y frenos.
- La pata de cabra precintada y caballete central retirado.
- Cristales, pilotos, intermitentes y espejos precintados.
- Precintos en tapones de aceite y líquido refrigerante.
- Perdidas de líquidos.
- Se aconseja para las motocicletas con motor de 4 tiempos, la colocación de una bandeja de recuperación de aceite en la parte inferior del motor.
- Estado de los neumáticos. Los neumáticos slicks y slicks rayados no están permitidos.
- Dorsales y colocación del Transponder.
- Indumentaria de los participantes.



- Todos los tapones de drenaje, filtros de aceite, tuberías, las tapas, los niveles de aceite del motor y caja decambios, serán precintados mediante bridas metálicas y/o por un alambre que sujete la pieza a contra rosca.
- Las motos que dispongan de pata de cabra, deberán precintarla de manera que no puedan ser practicadas.
- Será indispensable cubrir cristales de faros, intermitentes integrados, etc. mediante cinta de vinilo reforzada.
- Los retrovisores e intermitentes no integrados en las fibras y el caballete central deberán ser preferentemente desmontados.
- En el caso de disponer de placa o placas de matrícula, esta o estas deberán ser retiradas o tapadas.
- Debe colocarse un protector de cadena en la salida primaria.

En cada una de las salidas a pista por el pit-lane, se comprobarán las marcas de verificado del equipo personal y de la motocicleta, por lo que se recomienda en los inicios de las mangas, llegar a este punto algunos minutos antes.

**La mala colocación de los transponders** podría limitar el recorrido de las suspensiones, obstaculizar el radio de giro o incluso frenar una rueda, **se recomienda su instalación en la barra derecha de la horquilla**, entre las dos tijas. La colocación del transponder será **responsabilidad** de cada inscrito.

**Artículo 22.** Las **motos** mantendrán los mismos números de **dorsal** que en 2022. Las motos deben disponer preferentemente de 3 porta dorsales claramente visibles, uno frontal y los otros dos a cada lado de la motocicleta. Está expresamente prohibido llevar rotulados dorsales distintos a los asignados por la organización. Los nuevos participantes en moto a los que se adjudique automáticamente un número de dorsal deberán rotularlo de forma bien visible con un trazo de mínimo de 15 cms. de altura, sobre un fondo de mínimo 20 cms de ancho.

**Artículo 23.** No puede haber **ningún medio de medida** de tiempo, medida de distancia, de comunicación o de limitación electrónica a bordo. Por ejemplo:

- No puede haber ningún reloj ni equipo de medición.
- No se puede haber ninguna emisora ni teléfono móvil.
- No se puede utilizar ninguna comunicación electrónica.
- No se puede utilizar ningún limitador/programador de velocidad, electrónico o manual.

**Artículo 24.** En cualquier momento del evento, la organización puede realizar **verificaciones itinerantes** a los participantes.

**Artículo 25.** La **gasolina** sólo se podrá repostar en el paddock, nunca en el pit-lane.

**Artículo 26.** Los **neumáticos** deben ser de turismo o deportivos, rayados de uso comercial. **Los neumáticos slicks, slicks rayados y de lluvia no están permitidos para las motos.**

**Artículo 27.** El cronometraje se realizará con **transponder**. En las verificaciones los pilotos que no dispongan de transponder propio deberán recogerlo y dejar el D.N.I de fianza, deberán colocarlo en la motocicleta en un lugar seguro y bien sujeto.

Al finalizar la prueba, los equipos devolverán el transponder y podrán recoger su D.N.I. En caso de pérdida o deterioro, el piloto deberá pagar 500 euros por el transponder.



**Artículo 28.** La Organización podrá tomar el **tiempo por vuelta** en cualquier punto del circuito. También podrán tomarse varios tiempos simultáneamente en diferentes puntos del circuito. En este caso, la clasificación contemplará la suma de las penalizaciones obtenidas en todos estos puntos.

**Artículo 29.** La Organización se reserva el derecho de instalar **cámaras on-board** en las motos, y utilizar dichas imágenes para fines publicitarios, seguridad y control. Es obligación de los participantes facilitar las tareas de instalación de dichas cámaras.

**Artículo 30.** El organizador podrá suministrar en cada prueba pulseras, u otros elementos acreditativos, a los participantes. En dicho caso será obligatorio para los pilotos llevarlas puestas (en la muñeca izquierda) desde las verificaciones administrativas hasta la entrega de premios. Igualmente será obligatorio acreditarse a requerimiento de cualquier comisario, en especial en las entradas a pista, pit-lane, boxes y paddock.

**Artículo 31.** Las motos participantes no pueden superar los 102db pudiendo ser denegada la salida a pista en caso de superarse este **límite de sonoridad**.

Control de sonometría:

- Motocicletas con motores de 1 ó 2 cilindros a 4.000rpm.
- Motores de 4 cilindros a 6.000 rpm, para motocicletas cuyo régimen máximo, en la versión de serie, no llegue a 11.000rpm.
- Motores de 4 cilindros a 8000rpm, para motocicletas cuyo régimen máximo, en la versión de serie, sea superior o igual a 11.000 rpm.