

## 3 HORAS DE RESISTENCIA DE VESPA REGLAMENTO

La Federación Aragonesa de Motociclismo organiza la competición “3 horas de resistencia Vespa”, en el Circuito Internacional de Zuera.

### **1-INSCRIPCIONES:**

Las inscripciones podrán formalizarse a través de la web: [www.faram.es](http://www.faram.es), hasta el miércoles 29 de Abril de 2020 a las 20.00 horas, fijándose los derechos de inscripción en 150'00 € / equipo.

Las inscripciones que se formalicen fuera de plazo, hasta las 12.00 horas del viernes anterior a la prueba (día previo a la prueba), abonarán 50 € más por equipo en concepto de penalización. Cada equipo tendrá derecho a 2 acreditaciones que permiten el acceso al muro de señalización. Para cualquier consulta acerca de las inscripciones: [faram@faram.es](mailto:faram@faram.es), 976730970. La no asistencia a la competición, en la que previamente un piloto se ha pre-inscrito, deberá ser comunicada a la organización hasta el miércoles anterior (15.00 horas) a la celebración de la competición. La comunicación deberá efectuarse por escrito por correo electrónico [faram@faram.es](mailto:faram@faram.es). Esta comunicación permitirá la devolución del importe de la inscripción. El número máximo de equipos admitidos será de 40.

Cada equipo inscrito tendrá derecho a 4 acreditaciones personales de trabajo 2 de las cuales serán de muro de señalización.

Los menores de 16 años, aunque vayan acreditados tienen prohibido el acceso a los boxes, Pit-Lane y pista, excepto los pilotos participantes.

### **2- CATEGORÍAS:**

Para que una categoría tenga validez a efectos de clasificación deberán tomar la salida un mínimo de cinco equipos en cada categoría.

Categorías:

- Clase 1 Series 125 Scooter clásico (Entre 1 pilotos como mínimo y 4 como máximo)
- Clase 2 Series 200 Scooter clásico (Entre 1 pilotos como mínimo y 4 como máximo)
- Clase 3 Prototipos Small Frame (Entre 1 pilotos como mínimo y 4 como máximo)
- Clase 4 Prototipos Large Frame (Entre 1 pilotos como mínimo y 4 como máximo)

#### **2.1 LICENCIAS**

La prueba está abierta a todos los pilotos que estén en posesión de la correspondiente licencia federativa homologada o aragonesa del año en curso, Además de la Licencia Social anual Aragonesa y Licencia UNA COMPETICIÓN 1DIA FARAM

#### **2.2 JEFE DE EQUIPO**

Cada equipo participante deberá nombrar a un Jefe de Equipo y comunicarlo a la organización en el boletín de inscripción. Esta persona será la responsable del equipo ante la organización y los comisarios deportivos a todos los efectos: verificaciones, reuniones, comunicados, sanciones... El jefe de equipo no deberá ser uno de los pilotos participantes en la prueba.

#### **2.3 EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS**

La indumentaria mínima obligatoria es la siguiente:

- Casco integral homologado.
- Guantes velocidad.
- Botas de velocidad.
- Mono de cuero con las protecciones adecuadas, de una pieza. En el caso de que el mono fuera de dos piezas dispondrá de cremallera de unión entre ambas.

- Se recomienda además el uso de protecciones para la espalda, homologadas.
- Todos estos elementos deberán ir perfectamente cerrados y abrochados.
- No se admite ropa de cordura.

### **3- MOTOCICLETAS ADMITIDAS**

Podrán participar en esta prueba los siguientes modelos:

CATEGORIAS 1, 2, 3 y 4

- VESPA
- LAMBRETA

Se admiten cualquier Lambreta independiente del motor y modificaciones mecánicas siempre y cuando los cárteres y chasis sean originales. Estarán incluidos en la clase.

#### Categorías:

- SERIES. (CATEGORIA 1 y 2)  
Se considerarán series, todos los modelos indicados anteriormente, en ellos se permitirán la libre modificación mecánica siempre que se realice con material original, y este sea reconocible. El aspecto exterior deberá ser fiel al modelo original pudiendo ser en Vespa, chasis grande o pequeño y en Lambretta el correspondiente al modelo. Estos modelos se dividirán en dos clases, según cilindrada, 125 cc y 200 cc. (Ver artículo 2)
- PROTOS SCOOTER CLASICO / SMALL o LARGE FRAME. (CATEGORÍAS 3 y 4)  
Serán considerados protos los modelos con modificaciones mecánicas y cilindrada libres, limitando sólo el número de cilindros a uno y el diámetro de rueda a 10" Todas las motocicletas deberán disponer de un sistema de paro fácil (Run-off) visible he indicado.  
Las modificaciones estéticas, cumplirán estricto control de seguridad no pudiendo presentar aristas cortantes, salientes ni elementos punzantes que puedan ser considerados peligrosos para el buen transcurso de la carrera. La organización estudiará y verificará la seguridad, competitividad y aspecto de cada una de las motocicletas inscritas para, a criterio de la misma, aceptarla o rechazar su participación. (Ver Reglamento técnico particular)

### **4- HORARIOS PROVISIONALES**

Sábado, 02-05-2020

08.00 a 09.20	Verificaciones Administrativas y Técnicas
09:30	Briefing
10:00 a 10.15	Entrenamientos Libres – 1ª Sesión
12:20 a 12:35	Entrenamientos Libres – 2ª Sesión
14:36 a 14:51	Entrenamientos Oficiales Cronometrados
16:00 a 19:15	Carrera, Entrega de Trofeos

### **5- VERIFICACIONES**

#### **Verificaciones administrativas:**

Las verificaciones Administrativas se realizarán en la Oficina de Carrera y es imprescindible realizarlas como paso previo a las verificaciones Técnicas. La no realización de éstas supondrá la exclusión del equipo de la carrera. En ellas se verificará como mínimo necesario los originales de la licencia y D.N.I. de cada piloto así como el justificante de pago de la inscripción.

Durante las mismas se entregará toda la documentación necesaria, así como las acreditaciones a los pilotos, mecánicos y jefe de equipo.

Para recoger del transponder hay que pagar una fianza de 100€, que será devuelta al finalizar la competición tras la devolución.

La pérdida y/o el deterioro del transponder supondrá una sanción de 400€, pudiendo recibir otro tipo de sanciones.

### Verificaciones Técnicas:

Las verificaciones Técnicas es un requisito imprescindible. Si no se pasan las Verificaciones Técnicas no se podrá tomar parte en la carrera.

Sólo se podrá competir con motos que sean seguras para sus pilotos y para el resto de los participantes. Sólo los Comisarios Técnicos podrán determinar que motos cumplen este requisito fundamental.

Se pondrá especial atención en que se cumpla lo establecido con respecto a:

- Dorsales (perfectamente legibles, visibles y según reglamento), (ver Reglamento Técnico particular).
- Botón de pare. Perfectamente visible, situado siempre en el manillar o en su defecto la llave original, siempre y cuando ésta esté sujeta de forma segura al chasis y señalizada de manera correcta.
- Manetas de embrague y freno originales con bola de finalización.
- Correcta colocación y sujeción del Transponder en la zona delantera de la moto.
- Correcta indumentaria, especial atención a la fecha de homologación del casco.
- Cuestiones seguridad de la moto:
  - No existirán aristas cortantes.
  - Se prestará atención al depósito suplementario si existiese, el cual deberá ir perfectamente fijado.
  - No existirán partes sueltas o peligrosas.
  - Se comprobará la eficacia de los frenos.
  - Se comprobará el retorno del puño del gas, el cual deberá funcionar correctamente y de manera instantánea.
  - Se comprobará el estado de los neumáticos.

Asimismo, en todas las motocicletas deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- Desmontaje de los retrovisores, estriberas del pasajero y caballetes.
- No se permite el uso de calentadores de neumáticos en el Pit-lane o durante el procedimiento de salida. Sí se permite dentro del box o carpa, antes del cierre de Pit Lane para inicio de carrera
- Todas las motocicletas tendrán que sustituir el líquido refrigerante por agua corriente o agua destilada.
- Todos los tapones de llenado y vaciado de aceites deben de precintarse de manera adecuada y estar bien sujetos al cárter (mediante un alambre fino que atraviese el tornillo).
- Durante el transcurso de la competición se podrán establecer de oficio cuantas verificaciones consideren los oficiales, si existiesen infracciones con respecto a alguna motocicleta verificada, ésta será sancionada con la exclusión. Si se encontrasen anomalías o deficiencias no fundamentales, se obligaría a los participantes a solventarlas antes de volver a la carrera.
- 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.
- Toda motocicleta que no cumpla con el Reglamento Técnico podrá ser sancionada incluso con la exclusión de carrera. Se podrán verificar dos motos o dos motores.

## **6- REGLAMENTO TÉCNICO PARTICULAR**

### **6.1 CATEGORIA 1 y 2 SERIES:**

Se permite cambiar el asiento por otro no original.

Los cófanos deben ir montados.

Es obligatorio retirar los espejos retrovisores y elementos que sobresalgan de la moto o de fácil rotura en caso de caída (tulipas, intermitentes, faro, etc.)

No se permiten montar depósitos suplementarios.

Se prohíbe montar caballete. Se prohíbe montar arranque eléctrico.

**Neumáticos:**

Para todas las categorías el tipo, modelo y marca de neumáticos es libre, incluidos Slicks. El diámetro de la rueda se limita a 10"

**Llantas:**

Se permite montar llantas Tubeless, entendiéndose que estas ofrecen mayor seguridad a los pilotos de mayor peso.

**Recortes:**

No están autorizados

**Taladros de chapa:**

Por seguridad estos taladros tendrán un máximo de 6 mm de diámetro

La separación entre ellos no podrá ser menor de 6 mm

Se permite taladrar los cófanos y frontal

La parte inferior y central del chasis no se puede taladrar

Se permite taladrar la zona de la matrícula y la zona donde se instala la batería

**Motores:**

Todos los motores deben ser monocilíndricos.

En principio, todas las piezas deben ser originales (A excepción del pistón y la biela; en este caso deben ser de características lo más idénticas posible a los de origen). Se permite rebajar, limar o taladrar.

**Biela de carrera:**

51(small frame) 57(large frame) Se prohíbe el eje disastato para aumentar la carrera y la cilindrada.

**Pistón:**

Teniendo en cuenta que un cilindro original permite ser rectificado, se permite el siguiente máximo de diámetro de pistón.

**Hasta 3 sobremedidas:**

125 Pistón máximo 55,4 en cilindro de 55,6 mm. Carrera 51mm.

200 Pistón máximo 67,4 mm en cilindro de 67,7 mm. Carrera 57mm.

Se permite montar otras marcas de pistón, siempre y cuando sea de características idénticas a los de origen (ventanas).

**Horquilla y Suspensiones:**

Las Horquillas podrán ser intercambiables entre modelos dentro de serie.

Se permite modificar las suspensiones de serie siempre que no sean regulables, admitiéndose modelos que no sean de serie.

Queda prohibido montar cualquier tipo de suspensión regulable o hidráulica, admitiéndose modelos que no sean de serie

**Capuchón:**

Debe tener la parte superior e inferior.

El agujero del cuentakilómetros y la luz es obligatorio tapanlo con materiales blandos y que no sean metálicos por si se desprendiese en marcha.

**Manetas:**

Originales y con bola en el extremo.

En caso de caída hay que cambiarlas inmediatamente.

### **Tambores de Freno:**

Deben ser originales.

Se permiten entradas de aire, siempre y cuando no suponga un riesgo para la seguridad.

Están prohibidas las chapas metálicas, o elementos que pudiesen desprenderse.

Se permite montar freno de disco, siempre y cuando sea el original y venga acoplado a la barra.

### **Embrague:**

Debe ser original.

Se permite montar muelles reforzados.

### **Carburador:**

Debe ser original.

Se permiten las modificaciones partiendo del material original.

### **Filtro de Aire:**

Debe ser original.

Se puede correr sin filtro de aire.

### **Plato Magnético, bobinas, cilindro y culata:**

Deben ser originales.

Sólo se permite montar juntas originales.

### **Escape:**

Debe ser únicamente el original.

Se permite recortarlo, añadir más salidas de humos o modificar el interior.

Se prohíbe correr sin él.

Se prohíbe la utilización del escape modelo "SIP ROAD".

### **Dorsales:**

**La organización no entregará dorsales para las motocicletas.** Cada participante deberá proveerse de ellos de acuerdo con la siguiente normativa.

### **Las dimensiones mínimas de las cifras serán:**

Altura; 140mm

Anchura: 90 mm

Grueso del trazo: 25mm

Espacio entre cifras: no inferior a 25 mm

### **Colores:**

Series 200	
Fondo: Blanco	<b>56</b>
Números: Negro	

Series 125	
Fondo Amarillo	<b>56</b>
Números: Negro	

Los números de los dorsales serán perfectamente legibles, debiendo colocar uno en el frontal de la moto y uno en cada uno de los laterales. A juicio de los Comisarios Técnicos, podrá ser requerido a un equipo las sustituciones de los dorsales si se cree que no son legibles o dan lugar a interpretaciones erróneas por los comisarios de pista. En los frontales y debido a los recortes permitidos, se deberá respetar el código de colores, pero podrán usarse dimensiones distintas a las especificadas para ajustar el dorsal al espacio libre.

## **6.2 CATEGORIA 3 y 4 SCOOTER CLÁSICO PROTOS / SMALL o LARGE FRAME:**

Se permite cambiar el asiento por otro no original.

Se puede correr sin los cófanos instalados.

Es obligatorio retirar los espejos retrovisores y elementos que sobresalgan de la moto o de fácil rotura en caso de caída (tulipas, intermitentes, faro, etc.).

Se permiten montar depósitos suplementarios.

Se prohíbe montar caballete.

Se prohíbe montar arranque eléctrico.

### **Neumáticos:**

Para todas las categorías el tipo, modelo y marca de neumáticos es libre, incluidos Slicks. El diámetro de la rueda se limita a 10".

### **Llantas:**

Se permite montar llantas Tubeless, entendiendo que estas ofrecen mayor seguridad a los pilotos de mayor peso.

### **Recortes:**

Se permite recortar un máximo de 10 cm de chapa desde cualquier extremo de la moto.

El guardabarros delantero se puede recortar (máximo 4 cm).

Todos los cantos deberán protegerse de manera que no sean cortantes.

### **Taladros de chapa:**

Por seguridad estos taladros tendrán un máximo de 6 mm de diámetro.

La separación entre ellos no podrá ser menor de 6 mm.

Se permite taladrar los cófanos y frontal.

La parte inferior y central del chasis no se puede taladrar.

Se permite taladrar la zona de la matrícula y la zona donde se instala la batería.

### **Motores:**

Todos los motores deben ser monocilíndricos.

### **Horquilla y Suspensiones:**

Las Horquillas son libres.

Se permite montar cualquier tipo de suspensión regulable o hidráulica. Manetas: Deberán llevar bola en el extremo.

En caso de caída hay que cambiarlas inmediatamente.

### **Dorsales:**

La organización no entregará dorsales para las motocicletas. Cada participante deberá proveerse de ellos de acuerdo con la siguiente normativa:

### **Las dimensiones mínimas de las cifras serán:**


Altura; 140mm

Anchura: 90 mm

Grueso del trazo: 25mm

Espacio entre cifras: no inferior a 25 mm

### **Colores:**

Proto	
Fondo: Rojo	
Números: Blanco	

Los números de los dorsales serán perfectamente legibles, debiendo colocar uno en el frontal de la moto y uno en cada uno de los laterales. A juicio de los Comisarios Técnicos, podrá ser requerido a un equipo la sustitución de los dorsales si se cree que no son legibles o dan lugar a interpretaciones erróneas por los comisarios de pista.

### **6.3. CAMBIO DE MOTO O MOTOR**

Se permite la verificación de dos motos o dos motores.

La moto o el motor que se inscriba será el/la principal y solo se podrá hacer uso del segundo motor o moto bajo solicitud a y autorización del Jurado y consiguiente penalización:

La penalización por cambio de moto será de 50 vueltas a la exclusión.

La penalización por cambio de motor será de 25 vueltas a la exclusión.

### **7- BOXES**

Está prohibido pintar, perforar, desmontar o realizar un mal uso de las instalaciones del circuito ya sea paddock, boxes, Pit-lane, etc.

### **8- CONDUCTA DE LOS PARTICIPANTES**

#### **Acceso a pista:**

El acceso a pista de las motocicletas deberá realizarse obligatoriamente a través del final del Pit- Lane.

#### **Comportamiento en pista:**

Toda actitud antideportiva será castigada a criterio de los Comisarios Deportivos.

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

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.

En caso de que el piloto opte por dirigirse a boxes lo indicará a los Oficiales de pista y obedecerá sus indicaciones para dirigirse hasta el Pit-Lane.

En este caso no podrá recibir ayuda exterior de ningún tipo bajo pena de sanción, hasta la entrada del Pit-Lane.

En pista está prohibido que cualquier persona se acerque a una motocicleta parada en el circuito, a excepción de piloto-conductor, el Director de Carrera, sus Adjuntos, los Comisarios Deportivos o Técnicos, o los oficiales de pista.

El abandono de una motocicleta en cualquier lugar del circuito, salvo en los casos de accidente en los que el piloto deba ser trasladado por las asistencias sanitarias, será motivo de sanción. Este piloto (si el servicio médico lo estima oportuno) u otro del equipo podrá recoger la motocicleta y continuar en carrera, siempre y cuando se cumpla la normativa de tiempos de relevos, y la moto se encuentren en buen estado, debiendo llevar en perfecto estado, entre otras cosas, estriberas, manetas, pedal de freno y cambio. La moto deberá recogerse en el lugar del incidente. En caso de ser transportada por medios mecánicos el equipo será penalizado con 20 vueltas.

El Director de Carrera podrá detener una motocicleta cuyo piloto haya cometido una infracción o cuyo estado pueda constituir un serio peligro para el propio piloto o el resto de los participantes.

Una bandera negra y el dorsal de la motocicleta mostrados en la línea de llegada indicaran al piloto que debe detenerse. Si tras dos vueltas el piloto no se detuviese en boxes, el Director de carrera se dirigirá al Jefe de Equipo para que éste ordene la parada inmediata de su motocicleta. Los motivos de esta decisión serán debidamente comunicados al Jefe de Equipo. El Director de Carrera o cualquier puesto de señalización (sólo a instancias del Director de Carrera) podrán indicar a un piloto que abandone inmediatamente la pista, debido a que la motocicleta tiene problemas mecánicos susceptibles de constituir un peligro para él o para los otros pilotos. Una bandera negra con un círculo naranja y el dorsal de la motocicleta mostrados en cualquier puesto de señalización indicarán al piloto que debe abandonar inmediatamente la pista, sin completar la vuelta.

Si tras dos vueltas el piloto no se detuviese en boxes, 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.

No está permitido colocar en las motocicletas cualquier elemento que no llevase durante la verificación técnica; ejemplo: Cámaras de vídeo, etc. De este modo, se permite la utilización de elementos como lap-timers o similares, siempre que pasen la verificación técnica.

### **9- COMPORTAMIENTO EN PIT-LANE**

La velocidad máxima de las motocicletas a su paso por Pit-Lane será de 40 km/h Durante el desarrollo de la competición sólo podrán permanecer en los boxes y Pit-Lane las personas debidamente acreditadas. En el Pit-Lane está prohibida la presencia de menores de 16 años.

La organización, de oficio o a petición de un jefe de equipo, podrá hacer desalojar de estas zonas a todas aquellas personas cuya permanencia no esté debidamente justificada.

En el pasillo de señalización (junto al muro de pista) sólo podrán permanecer un máximo de 2 personas acreditadas por equipo, para tareas de información, cronometraje, etc. No podrán depositar ni instalar ningún elemento que dificulte la visión de otros equipos y/o la circulación fluida de personas por dicho pasillo, ni fijar al muro cualquier elemento que sobrepase la vertical del mismo. El muro no dispone de tomas de corriente eléctrica y ningún cable podrá cruzar el Pit-Lane.

Está prohibido fumar, encender fuego o depositar recipientes de gas en la zona de boxes y 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.

Sólo se permiten las siguientes asistencias sobre la motocicleta, en el área de trabajo del Pit-Lane: repostaje de combustible, repostaje de aceite, operaciones de mantenimiento y reglajes externos (transmisión secundaria, cables, frenos y neumáticos). Otras intervenciones supondrán una reparación y deberán realizarse en el interior del box.

En el caso que una intervención sobre la motocicleta suponga un derrame de líquidos, aceite o combustible sobre el suelo del Pit-Lane, ésta no podrá ser puesta en marcha hasta haber limpiado perfectamente tanto la motocicleta como la zona afectada. En la zona de Pit-Lane sólo se podrá utilizar iluminación portátil alimentada como máximo por 24 voltios mediante acumuladores o pilas. Para poner el motor en marcha y retornar a pista, en el caso de que no funcionen los medios mecánicos propios, dos personas podrán ayudar al piloto (sobre la motocicleta) a empujarla hasta el final del Pit-Lane. Está prohibida la puesta en marcha con baterías adicionales. Está autorizado el uso de un dispositivo de arranque autónomo

Si un piloto, a la salida de su box, tiene problemas en su motocicleta en el carril de aceleración, podrá retornar hacia su box con el motor parado, por la zona de trabajo y bajo la protección de un oficial de boxes, sin efectuar ninguna maniobra que suponga peligro para el resto de los participantes. Esta maniobra realizada con la debida precaución no será penalizada. Está totalmente prohibido circular en el sentido inverso en el Pit lane.

Los pilotos que se dirijan al final del Pit-Lane para retornar a pista deberán observar y controlar el paso de otras motocicletas.

### **10- COMPORTAMIENTO EN BOXES - CARPAS - PIT LANE - Paddock**

Está prohibido pintar, perforar, desmontar o realizar un mal uso de las instalaciones del circuito (paddock, muro de señalización, Pit Lane, Box, etc.) Los desperfectos ocasionados en las instalaciones, será responsabilidad del equipo. En caso de abandono definitivo de la carrera, el Jefe de Equipo también deberá comunicarlo al Oficial responsable. Durante las paradas en Pit-Lane un máximo de 3 personas (incluidos pilotos), podrán intervenir sobre la motocicleta. Se considerará intervención cualquier contacto con la motocicleta (incluso si el piloto permanece sobre ella, aunque no manipule nada). Si los trabajos se realizan dentro del box, el número de personas no está limitado.

Todo cambio de aceite y/o limpieza del motor se realizará sobre un recipiente y dentro del box. Después de esta operación el Jefe del Equipo se cuidará de que el área utilizada quede perfectamente limpia.

Está prohibido fumar, encender fuego, o usar aparatos que produzcan chispas en la zona de boxes y Pit-Lane.

Las reparaciones donde tenga que intervenir con soldadura de cualquier tipo, deberán realizarse obligatoriamente en la nave técnica asignada por la Organización. La maquinaria y el material de soldadura deberán ser aportados por los participantes. La pieza o motocicleta (con el depósito vacío) será trasladada a dicha nave bajo el control de un Oficial de la Organización.

Todo piloto, mecánico o acompañante que muestre signos de estar ebrio o de que haya consumido sustancias estupefacientes, supondrá su exclusión de la prueba y una posible sanción para el equipo.



Un mal comportamiento de los pilotos, acompañantes o mecánicos en el box o Pit-lane será siempre responsabilidad del equipo y por tanto sancionable. En las paradas en el Box, el piloto deberá parar el motor de la motocicleta.

### **11- RELEVOS**

Los componentes de los equipos de más de un piloto podrán realizar tantos relevos como crean oportunos siempre y cuando se realicen descansos de 20 minutos entre tiempos de conducción de un mismo piloto. La duración máxima de la conducción de cada piloto será de 60 minutos y además cada uno de los pilotos deberá haber conducido al menos 20 minutos consecutivos.

En caso de un solo piloto no estará obligado a realizar paradas. El incumplimiento de cualquiera de estas normas supondrá una penalización (reflejada en la tabla de penalizaciones).

Los relevos sólo se podrán realizar en la zona de trabajo del Pit-Lane. El incumplimiento comportará una penalización.

En los relevos que, por cualquier motivo, se realicen fuera del box, el piloto deberá realizar el desplazamiento a pie. El incumplimiento comportará una sanción.

Cuando un equipo, por causa de fuerza mayor, se encuentre con un solo piloto tras el inicio de la carrera, éste podrá realizar el resto de la carrera él solo, no teniendo que respetar tiempos de paradas.

### **12- REPOSTAJE DE CARBURANTE**

La reserva máxima de combustible permitida por equipo en su box es de 50 litros (incluido el carburante almacenado en el sistema de repostaje).

No se podrán utilizar torres con depósito que necesiten instalación por falta de espacio en el Pit-Lane. Sólo se utilizarán sistemas de repostaje móviles (jerrycans) u otros parecidos.

La frecuencia de los repostajes es libre. La operación de repostaje deberá realizarse obligatoriamente en la zona de trabajo del Pit-Lane. Todo repostaje fuera de esta zona será sancionado.

La operación de repostaje podrá ser realizada por un máximo de 3 personas incluida el piloto. Durante la operación de repostaje, la motocicleta deberá tener el motor parado. El piloto bajo ningún concepto permanecerá sobre la motocicleta.

Las operaciones de repostaje y las de reparaciones no podrán llevarse a cabo simultáneamente. Durante el repostaje solo se podrán realizar operaciones de limpieza.

Queda expresamente prohibido, mientras se está realizando la operación de repostaje, utilizar calentadores de neumáticos.

Está expresamente prohibido el repostaje mediante cambio de depósito. En caso de tener que sustituir el depósito por avería o accidente, el nuevo deberá montarse vacío de combustible.

### **13- DESARROLLO DE LA COMPETICION**

#### **ENTRENAMIENTOS LIBRES**

En estas sesiones podrán tomar parte todos los pilotos autorizados de cada equipo.

#### **ENTRENAMIENTOS CRONOMETRADOS**

Durante el desarrollo de estos entrenamientos todas las vueltas de cada piloto serán cronometradas.

Al final de la sesión de entrenamientos calificativos, el mejor tiempo realizado por cada equipo será publicado oficialmente.

Todos los pilotos del equipo deben participar en estos entrenamientos.

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, según la clasificación general. En el caso de que varios equipos hayan realizado idéntico tiempo, se dará prioridad al segundo mejor tiempo durante los entrenamientos cronometrados.

## BRIEFING

Todos los Jefes de Equipo y pilotos tendrán que asistir al briefing convocado por la Organización. Se penalizará la no asistencia a este briefing sin una causa, que, a juicio de los Comisarios Deportivos, sea demostrablemente justificada, relegando al equipo al final de la parrilla de salida comenzando por el equipo mejor clasificado.

## PROCEDIMIENTO DE SALIDA

La salida será la llamada tipo Le Mans.

Solo podrán ser admitidas a la salida las motocicletas que hayan pasado correctamente las verificaciones técnicas.

**A las 16:00 Apertura de Pit Lane. Pancarta de 5 minutos para cierre de Pit Lane.**

Todos los equipos admitidos para tomar la salida, con el piloto designado a tal efecto podrán acceder a pista desde el final del Pit-Lane para cubrir una vuelta de reconocimiento y situarse en su posición de salida.

Una vez en pista quedan prohibidas las reparaciones y repostaje de carburante.

En caso de que una motocicleta situada en la parrilla de salida necesite efectuar una reparación, deberá acceder al Pit-Lane por el acceso que hay junto a línea de llegada.

Estas reparaciones deberán efectuarse en el box correspondiente a cada equipo.

Un mecánico acreditado o piloto del equipo deberá permanecer junto a la motocicleta, además del piloto que va a tomar la salida, desde el cartel de 3 minutos hasta la salida para la vuelta de calentamiento. El ayudante podrá sostener la motocicleta únicamente por la parte posterior de la misma y sin que en ningún caso su posición sobrepase el asiento del conductor, pero no podrá ayudar en la puesta en marcha de la misma ni pisar la pista después de dar la salida. La puesta en marcha de la motocicleta la debe efectuar el piloto que va a tomar la salida. Toda ayuda externa será sancionada.

**A las 16:02. Pancarta de 3 minutos para cierre de Pit Lane.**

**A las 16:04. Pancarta de 1 minuto para cierre de Pit Lane.**

**A las 16:05. Cierre de Pit-Lane. Pancarta de 5 minutos.**

A partir de ese momento no se permitirá el acceso a pista.

**A las 16:06. Pancarta de 4 minutos.** Todo el personal, exceptuando el piloto y el ayudante deberán desalojar la parrilla de salida. Puesta en marcha de la moto.

**A las 16:07. Pancarta de 3 minutos. Bandera verde.**

Salida de la vuelta de calentamiento. Esta vuelta es obligatoria. Todas las motocicletas se alinearán una tras otra, conservando su posición de salida.

Si un piloto no consigue poner en marcha su motocicleta, podrá ser empujado por su ayudante y por oficiales de la organización, hasta la altura del fin del Pit-Lane y si llegado hasta este punto no ha conseguido arrancarla deberá entrar en boxes por la salida del Pit-Lane. Podrá tomar la salida retardada.

Después de haber efectuado la vuelta de calentamiento los pilotos deberán situar su motocicleta en el lugar que le corresponda en la parrilla.

Si un piloto tiene problemas mecánicos durante la vuelta de calentamiento deberá dirigirse inmediatamente a su box.

**A las 16:09. Pancarta de 1 minuto.** Los pilotos se situarán en frente de la posición de su moto en el otro lado de la pista.

**A las 16:10. Salida.** El Director de carrera situado en la pista frente a la parrilla bajará la bandera nacional, dando la señal de SALIDA. Cada piloto debe correr hacia su motocicleta e iniciar la carrera.

El ayudante sólo podrá sostener la motocicleta.

Si un piloto tiene dificultades para iniciar la carrera desde su posición, el Director de Carrera autorizará la ayuda de Oficiales, para empujar la motocicleta. Si a pesar de esta ayuda, el piloto no puede iniciar la marcha hasta llegar al final del Pit-Lane deberá dirigirse a su box. Una vez reparada la motocicleta, el piloto podrá tomar la salida por final de Pit-Lane.

Después del paso de la totalidad de los componentes de la parrilla por delante del final de Pit-Lane, se dará la salida a los pilotos que allí estuviesen.

#### **14- NEUTRALIZACIÓN DE LA CARRERA MEDIANTE SAFETY CAR**

Si durante la carrera un incidente comprometiera la seguridad, o hiciese imposible el desarrollo normal de la misma, el Director de Carrera podrá decidir su neutralización mediante Safety Car.

Cuando se dé la orden de utilización de safety car, todos los puestos de señalización mostrarán banderas amarillas y se mostrará en línea de llegada el cartel SC. Un vehículo automóvil provisto de luces giratorias entrará en pista por el final del Pit-Lane y todas las motocicletas se alinearán una detrás de otra del safety car. Los adelantamientos entre las motocicletas están prohibidos, así como adelantar al safety car, excepto si desde el vehículo se da la orden a alguna motocicleta de hacerlo, a instancias del director de carrera y siempre con el fin de tratar de colocar al cabeza de carrera justo detrás del safety car. Durante la intervención del safety car, las motocicletas podrán detenerse en boxes, pero sólo podrán volver a pista en los espacios de tiempo en que el Pit-Lane esté abierto.

Cuando el Director de Carrera considere que las causas que originaron la neutralización han sido solucionadas, ordenará al safety car apagar las luces giratorias y se retirará por la entrada al Pit-Lane, en ese momento se retiran las banderas amarillas de los puestos y cuando el primer piloto pase por la línea de meta, se reanudará la carrera con bandera verde, estando permitidos sólo a partir de ese momento los adelantamientos.

Cada paso de las motocicletas por la línea de cronometraje contabilizará una vuelta de carrera.

#### **15- INTERRUPCIÓN DE LOS ENTRENAMIENTOS O DE LA CARRERA**

Cuando fuera necesario interrumpir la carrera o los entrenamientos a causa de una obstrucción de la pista por un accidente, o a causa de las condiciones atmosféricas u otras razones que hicieran imposible su continuación, el Director de Carrera ordenará que una bandera roja sea desplegada en la línea de salida. Simultáneamente, otras banderas rojas serán desplegadas en todos los puestos de Comisarios de Pista y se mostrará una bandera roja en la salida de Pit-Lane.

La decisión de parar la carrera o los entrenamientos puede ser tomada únicamente por el Director de Carrera.

Cuando la señal de parar la carrera ha sido dada: Todos los pilotos reducirán su velocidad, estando prohibido adelantar bajo pena de exclusión. Todos los participantes deben tener en cuenta que:

- 1) Otros pilotos o vehículos de intervención podrán encontrarse en la pista.
- 2) El circuito puede encontrarse completamente bloqueado u obstruido a causa de un accidente.
- 3) Las condiciones atmosféricas habrán podido convertir el circuito en intransitable a gran velocidad.

Durante los entrenamientos, todos los pilotos regresarán lentamente a sus boxes respectivos, y las motocicletas que hayan quedado abandonadas en el circuito serán recuperadas y transportadas al paddock para ser entregadas a los equipos.

Durante la carrera, todos los pilotos deberán volver lentamente a la parrilla, al Pit-Lane o al parque cerrado, según las instrucciones de los Comisarios de pista, sabiendo que la clasificación de la carrera hasta ese momento será la clasificación del final de la vuelta anterior a aquella en el transcurso de la cual ha sido dada la señal de parada, incluyendo las eventuales penalizaciones en tiempo en las que hubieran incurrido los participantes durante el desarrollo de la carrera. El procedimiento a seguir varía según el número de vueltas completas que hayan sido efectuadas por el líder de la carrera antes de que la señal de parada sea dada.

**CASO A:** Menos de dos vueltas completas. Para la nueva salida, se aplicará el artículo 16.1.

**CASO B:** Dos vueltas completas o más, pero menos de los dos tercios del tiempo de duración total de la carrera. Para la nueva salida, se aplicará el artículo 16.2.

**CASO C:** Cuando se han cubierto dos tercios o más del total del tiempo de la carrera. Los pilotos se dirigirán directamente hacia el parque cerrado, y la carrera se considerará terminada cuando el vehículo en cabeza haya sobrepasado la línea por última vez, antes de que la carrera haya sido interrumpida.

#### **16- NUEVA SALIDA 16- NUEVA SALIDA DE UNA CARRERA**

##### **16.1. Caso A**

a) La salida original será considerada nula y sin valor.

- b) La duración de la nueva carrera será la distancia designada por la organización.
- c) Las motocicletas deberán ser depositadas en el parque cerrado; todas las motocicletas, tanto las que estén en carrera como las que estén paradas en el box por reparación, relevo o repostaje.
- d) La Organización deberá informar a todos los participantes de la hora de la nueva salida.
- e) El puesto de cualquier motocicleta que no pueda tomar la nueva salida quedará vacante.
- f) Los pilotos calificados para la carrera serán admitidos a la nueva salida en sus posiciones de parrilla de origen.

### **16.2. Caso B**

- a) La carrera será considerada como realizada en dos partes, considerándose acabada la primera cuando el vehículo de cabeza haya franqueado la Línea por última vez antes de que la carrera se haya parado.
- b) La duración de la segunda parte será la designada por la organización. La clasificación de la carrera total será establecida por la suma de los resultados de las partes.
- c) La parrilla para la segunda parte será una parrilla estándar con los pilotos colocados en su orden de clasificación al final de la primera parte.
- d) Todas las motocicletas volverán a boxes.
- e) La Organización deberá informar a todos los participantes de la hora de la nueva salida y la duración de la segunda parte de la carrera.
- f) Los equipos podrán realizar sobre sus motocicletas cuantas operaciones estimen oportuno dentro de sus boxes.
- g) Solamente serán admitidas a la nueva salida las motocicletas que no hubieran abandonado la carrera en la primera parte.

### **16.3. En los casos A) y B):**

Si no fuera posible concluir la carrera, se adjudicarán los trofeos según la clasificación anterior al último paso por meta.

### **17- LLEGADA**

Cuando se hayan cumplido las horas de carrera, el Director de Carrera mostrará la bandera ajedrezada (a cuadros), y el ganador será el que más vueltas haya completado tras restarse las supuestas penalizaciones (en caso de que las hubiera).

### **18- VERIFICACION FINAL**

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 las que deriven de eventuales reclamaciones. No depositar la motocicleta en el Parque Cerrado implica la EXCLUSIÓN.

### **19- CLASIFICACIONES FINALES**

La clasificación de la carrera se establecerá en orden al mayor número de vueltas completadas. Será condición ineludible para clasificarse haber completado al menos el 50% de las vueltas completadas por el primer clasificado de la carrera (clasificación scratch), al alza. En caso de final prematuro de la carrera, la clasificación será establecida en base al último paso completo de todos los pilotos siempre que entren por sus medios en el parque cerrado. 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 del tiempo total.

La clasificación será considerada oficial en el momento que sea aprobada por el Jurado y publicada en el tablón oficial de anuncios.

### **20- PUBLICIDAD**

La publicidad obligatoria si la hubiere, será especificada por la Organización antes del día del cierre de las inscripciones.

Toda publicidad o acción publicitaria o promocional, debe hacerse previo convenio suscrito con los servicios de publicidad de la Organización.

## **21- SEÑALIZACIÓN CON BANDERAS:**

- Bandera española: Señal de salida
- Bandera roja: Detención de la carrera
- Bandera negra: Parada inmediata en Pit-Lane del nº indicado.
- Bandera negra con círculo naranja: Parada inmediata en Pit-Lane del nº indicado hasta que haya solventado la avería.
- Bandera amarilla agitada: Peligro inminente. Prohibido adelantar
- Bandera amarilla con franjas rojas: Deterioro de la adherencia de la pista.
- Bandera blanca con cruz diagonal roja: Gotas de lluvia.
- Bandera verde: Pista libre. Fin de la prohibición de adelantar.
- Bandera blanca: Vehículo lento en pista.
- Bandera de cuadros: Finalización de la sesión.

Todo aquel piloto que no respete las señales será sancionado.

## **22- RECLAMACIONES**

Cualquier reclamación contra el desarrollo de la prueba o de la conducta de otro piloto podrá hacerse por escrito acompañada de 100€ dentro de la media hora siguiente al término de la prueba. Cualquier reclamación contra la Clasificación de la prueba podrá hacerse por escrito acompañada de 100€ dentro de la media hora siguiente a la publicación de la misma. Todas las reclamaciones tendrán que formularse por escrito al Director de la Competición, haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de licencia, el número de dorsal y el motivo de la reclamación.

En caso de que la reclamación efectuada corresponda al apartado técnico de una motocicleta deberá hacerse en la media hora siguiente al término de la prueba, por escrito y acompañada de una fianza de 300€. La motocicleta que sea objeto de reclamación deberá ser desmontada por sus propios mecánicos a requerimiento del comisario técnico. La parte perdedora deberá pagar los gastos de todos los controles efectuados, deducción hecha de los depósitos ya entregados. En caso de comprobarse la veracidad de una reclamación, el importe será devuelto, siendo retenido en caso contrario por la Federación.

Todas las reclamaciones tendrán que venir firmadas, al menos por un participante. Los pilotos participantes están obligados, caso de reclamación por parte de otro participante o bien por verificación de oficio, a proceder al desmontaje de los órganos mecánico de su moto delante del Comisario Técnico. El desmontaje podrá ser hecho por mecánico del propio piloto.

## **23- APELACIONES**

Todo jefe de equipo o piloto podrá recurrir en apelación contra las resoluciones adoptadas por el Jurado, según lo establecido en el Art. 81 del Reglamento deportivo de la Federación Aragonesa de Motociclismo y bajo una caución de 600€.

## **RESUMEN DE PENALIZACIONES:**

Art. 3 Cambio de piezas no autorizadas:	De 2 vuelta a exclusión. A criterio del Jurado.
Art. 5 No superar verificaciones técnicas:	Exclusión.
Art. 5 No presentarse a verificaciones técnicas:	Exclusión.
Art. 5 No superar las verificaciones administrativas:	Exclusión.
Art. 5 No conformidad con el reglamento técnico:	De 4 vueltas a exclusión
Art. 6.3 Cambio de Moto:	De 50 vueltas a Exclusión
Art. 6.3 Cambio de motor:	De 25 vueltas a exclusión
Art. 8 Conducta antideportiva:	Exclusión por Descalificación.
Art. 8 Circular en sentido contrario en pista:	Exclusión.
Art. 8 Recibir ayuda fuera del Pit-Lane:	De 2 vueltas a exclusión. A criterio del Jurado.
Art. 8 Tener 2 motos en Pit-Lane o box:	2 vueltas.
Art. 8 Rescatar la moto por medios mecánicos:	20 vueltas.

Art. 8 Acortar recorrido sin autorización:	De 2 vueltas a exclusión. A criterio del Jurado.
Art. 9 No llevar acreditación correspondiente:	De advertencia a 8 vueltas. A criterio del Jurado.
Art. 9 No respetar velocidad en Pit-Lane:	De advertencia a exclusión. A criterio del Jurado.
Art. 9 Más de 2 personas en el muro de señalización:	De 2 vueltas a exclusión. A criterio del Jurado.
Art. 9 Fumar en zonas de box y pit:	De 2 vueltas a exclusión. A criterio del Jurado.
Art. 9 Asistencia no autorizada:	De 2 vueltas a exclusión. A criterio del Jurado.
Art. 9 Circular en el sentido inverso del pit lane	De Advertencia a 4 vueltas. A criterio del Jurado
Art. 9 No respetar la velocidad en el pit lane	De Advertencia a 4 vueltas. A criterio del Jurado
Art. 10 Intervención de más de 3 personas sobre la moto:	De 2 vueltas a exclusión. A criterio del Jurado.
Art. 10 Deterioro de instalaciones:	Exclusión.
Art. 10 Presentarse ebrio a verificaciones:	Exclusión piloto + 5 vueltas. A criterio del Jurado.
Art. 10 Consumo de sustancias estupefacientes:	Exclusión piloto + 5 vueltas. A criterio del Jurado.
Art. 10 Conductas impropias:	De advertencias a exclusión. A criterio del Jurado.
Art. 11 Realizar relevos fuera de zona:	De advertencia a 2 vueltas. A criterio del Jurado.
Art. 11 Incumplir los tiempos de relevos:	1 vuelta cada 10% superado.
Art. 11 Incumplir los tiempos de descanso:	1 vuelta cada 10% menos.
Art. 12 Repostar sin parar el motor:	De 2 vueltas a exclusión. A criterio del Jurado.
Art. 12 Repostar fuera de la zona asignada:	De 2 vueltas a exclusión. A criterio del Jurado.
Art. 12 Repostar sin bajarse de la moto:	De 2 vueltas a exclusión. A criterio del Jurado
Art. 12 Efectuar reparaciones durante repostaje	De advertencia a 8 vueltas. A criterio del Jurado.
Art. 13 No asistir al briefing:	Relegado al último puesto de la parrilla.
Art. 13 Piloto en movimiento o fuera de lugar en la Salida:	De 1 a 4 vueltas A criterio del Jurado.
Art. 13 Recibir ayuda no autorizada en la salida:	De 1 a 4 vueltas A criterio del Jurado.
Art. 14 Adelantar al Safety Car	De 4 vueltas a exclusión A criterio del Jurado.
Art. 14 Adelantar o no circular en línea detrás del Safety Car:	De 2 a 4 vueltas A criterio del Jurado.
Art. 18 No depositar moto en parque cerrado:	Exclusión.
Art. 21 Adelantar con bandera amarilla:	De 2 vueltas a exclusión. A criterio del Jurado.

**TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECISADO EN ESTE REGLAMENTO ESTÁ TOTALMENTE PROHIBIDO.**