



Reglamento Deportivo y Técnico



Campeonato de Cataluña de Velocidad

1. REGLAMENTOS DEPORTIVOS

1- Introducción.....	3
2- Obligaciones y condiciones generales	3
3- Manifestaciones	4
4- Oficiales.....	4
5- Calendario	5
6- Clases	5
7- Pilotos admitidos.....	6
8- Edades	6
9- Inscripciones	6
10-Minimo de participantes	7
11-Dorsales	7
12-Horarios.....	7
13-Control Técnico - Control Médico - Control de Dopaje..	7
14-Entrenos	8
15-Distancia de carreras.....	10
16-Procedimiento de salidas.....	10
17-Procedimiento penalización.....	16
18-Comportamiento durante entrenos y carreras	17
19-Paso de salida a pista	19
20-Banderas, carteles y señalizaciones.....	19
21-Final de carreras y resultados	22
22-Interrupción de una carrera.....	23
23-Nueva salida de una carrera interrumpida.....	25
24-Parque cerrado.	25
25-Puntos y clasificación	25
26-Instrucciones y comunicaciones a los participantes ...	26
27-Personal de los equipos en el Pit line.....	27
28-Reclamaciones	27
29-Recurso de apelación	28
30-Sanciones.....	29
31-Transponders	30
32-Reglamento técnico.....	30
33-Anexo-1 Copa Yamaha R3 bLU cRU	
34-Anexo-2 Copa Yamaha R125 bLU cRU	

REGAMENTO DEPORTIVO Campeonato de Cataluña de Velocidad 2023.

1. INTRODUCCION

La FCM convoca para el año 2023 el Campeonato de Cataluña de Velocidad y las copas de promoción Yamaha 125 bLU cRU y Yamaha R3 bLU cRU.
Estos campeonatos se rigen por sus propios reglamentos deportivos y técnicos, por las normas generales de la FCM 2023 y por las de la RFME y también por los posibles anexos que puedan publicarse.

Codigo deportivo FCM.

https://fcm.cat/wp-content/uploads/2022/05/reglament_esportiuFCM.pdf

2. OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

Todos los pilotos, el personal de los equipos, los oficiales, organizadores, así como todas las personas que por sus atribuciones estén implicadas en la competición del Campeonato de Catalunya se comprometen, en su nombre y en el nombre de sus representantes y empleados, a respetar todas las disposiciones de:

1. REGLAMENTOS DEPORTIVOS
2. REGLAMENTOS TÉCNICOS
3. REGLAMENTO DE DISCIPLINA
4. NORMATIVA DE PADODOCK Y BOXES

Estos Reglamentos son completados y modificados periódicamente.

Todas las personas anteriormente mencionadas pueden ser sancionadas conforme a las disposiciones del Reglamento del Campeonato de Catalunya de Velocidad (denominado en adelante "Reglamento") Estos Reglamentos pueden ser traducidos a otros idiomas, siendo en texto oficial en español el que prevalecerá en caso de conflicto concerniente a su interpretación.

Le corresponde al equipo la responsabilidad de asegurarse que todas sus personas vinculadas tienen el compromiso de respetar todas las normas de los Reglamentos. La responsabilidad de los pilotos, o de cualquier otra persona que se ocupe de una motocicleta inscrita en la competición, en lo que concierne a respetar los Reglamentos, es conjunta y solidariamente comprometida con la de su equipo.

Todas las personas vinculadas de alguna manera, tanto si es por tener una motocicleta inscrita, o presentes por la razón que sea en el Parque de Corredores, Boxes, Pit-lane o Pista, deben en todo momento durante toda la Manifestación llevar el pase apropiado.

CODIGO ANTIDOPAJE

Todas las personas participantes deben cumplir en todo momento con la normativa de la Asociación Española de Protección de la Salud en el Deporte y el Código de Antidopaje de la FIM y son susceptibles de ser sancionadas conforme a sus disposiciones.

3. MANIFESTACIONES

La manifestación empezará según el horario previsto con los Controles Técnicos y Deportivos y se terminará una vez finalizadas todas las carreras y transcurrido el plazo de presentación de reclamaciones y una vez las verificaciones técnicas y deportivas han terminado.

La sala de Dirección de Carrera y Jurado debe quedar operativa con todo su equipamiento en su sitio hasta finalizar el plazo previsto de admisión de reclamaciones, y durante todo este periodo todos los oficiales y comisarios deben permanecer en el circuito a disposición del Jurado de la Competición.

Las manifestaciones podrán ser organizadas únicamente en circuitos que hayan sido homologados por la RFME, FCM.

Las manifestaciones no pueden comprender otras carreras, con excepción de las carreras anexas, aprobadas por la Federación correspondiente.

Los organizadores serán designados por la FCM.

El organizador es responsable de poner a disposición las instalaciones y el personal para asegurar un desarrollo eficaz de la manifestación.

El organizador contratará un seguro de responsabilidad civil, facilitado por la FCM conforme a las exigencias del reglamento general deportivo.

Por lo menos 15 días antes hay que enviar a la FCM el reglamento particular de la prueba para su aprobación.

En el caso de carreras incluidas dentro de la "Copa de España" . Cuando haya alguna diferencia en el reglamento deportivo, prevalecerá el de la "Copa de España".

4. OFICIALES

Todos los oficiales permanentes en el campeonato serán nombrados por la FCM.

El resto de oficiales serán nombrados por el club organizador.

Los oficiales siguientes serán nombrados para cargos ejecutivos y de supervisión. Los oficiales deben estar presentes en cada prueba, salvo en el caso de enfermedad o fuerza mayor.

4.1 Director de carrera.

Debe garantizar que se cumplan las reglas y es el responsable del buen desarrollo de los entrenamientos y las carreras.

Es el responsable de las comunicaciones con el jurado de la prueba.

Tiene que estar en posesión de las licencias de comisario deportivo y director de carrera.

Tiene autoridad para los casos siguientes.

Asegurarse de que el circuito esté perfectamente preparado y mantenerlo en buen estado durante toda la manifestación.

Asegurarse de que todos los Oficiales y servicios se encuentran en su sitio. Comprobar el emplazamiento del personal de pista y su equipamiento (es decir: comisarios, servicios



contra incendios, moto-taxis, vehículos de intervención/recuperación, banderas, etc.) a lo largo del circuito y como muy tarde 30 minutos antes del inicio de todas las sesiones de entrenamientos y de los "warm-up". Una vez finalizada la inspección médica de la mañana, el personal médico debe retirarse al menos 5 metros del borde de la pista o retirarse. Solo el personal "deportivo" debe permanecer al borde de la pista para la inspección deportiva. El Presidente de Jurado y el Director de Carrera, efectuarán una vuelta de inspección final de la pista, 30 minutos antes del inicio de la primera sesión de entrenamientos o de "warm-up" de cada día, con el fin de asegurarse que esta regla se cumple. Durante la vuelta de inspección se agitará en cada puesto de control la bandera amarilla y se presentarán otras banderas o equipamientos que solicite el Presidente de Jurado.

Tomar las decisiones con vista a un desarrollo regular de la manifestación.

Asegurarse que la manifestación se desarrolla conforme a los Reglamentos.

Notificar las reclamaciones al Jurado.

Aprobar y firmar inmediatamente los resultados provisionales indicando la hora (entrenos, "warm-up", parrillas de salida y carreras) y presentar los informes al Jurado.

4.2 Comisario Técnico

Además del que designe la Federación como Delegado Técnico, será nombrado por el Club Organizador, como mínimo, un Comisario Técnico titulado y en posesión de la Licencia del año en curso.

4.3 Oficiales de una prueba

Los Oficiales de una prueba serán nombrados en cada prueba por el organizador. Estos son:

- **Secretaría**

Son responsables de:

Las comunicaciones, durante el evento, entre los diferentes Oficiales.

Del secretariado para: el Jurado y Director de Competición.

- **Otros Oficiales**

Comisarios, personal a cargo de la seguridad, personal médico, etc., necesarios para el buen desarrollo de la manifestación.

5. CALENDARIO

El calendario provisional de las carreras valederas para el Campeonato del Mediterráneo y Catalunya de Velocidad será aprobado por la Asamblea de la FCM.

La FCM se reserva el derecho de proponer la inclusión, sustitución o cancelación de los eventos del calendario provisional. La fecha del evento puede ser re- calendarado debido a causas de fuerza mayor.

6. CLASES

Las clases están previstas para las categorías siguientes:

- Copa Yamaha 125 bLU cRU .
- Copa Yamaha R3 bLU cRU.



- Campeonato de Catalunya SSP 300
- Campeonato de Catalunya SSP 600
- Campeonato de Catalunya SBK 1000

7. PILOTOS ADMITIDOS

Podrán participar y puntuar en este Campeonato, todos los pilotos con licencia homologada o expedida por la FCM.

8. EDADES

Categorías	Edades
Copa Yamaha 125 bLU cRU	De 11 a 17 años
Copa Yamaha R3 bLU cRU	A partir de 13 años
SSP 300	A partir de 14 años
SSP 600	A partir de 15 años
SBK 1000	A partir de 16 años

9. INSCRIPCIONES

La forma de preinscripción y los derechos se encuentran publicados en la página web de la FCM. Los pilotos no podrán preinscribirse en más de dos categorías en la misma manifestación.

En las pruebas en circuitos fuera de Catalunya, los precios de la inscripción serán los del campeonato que nos acoge.

Se podrá inscribir, hasta justo antes del primer entreno.

Se considerará que un piloto está inscrito cuando haya pasado las verificaciones administrativas.

La no asistencia a una competición deberá ser comunicada hasta el viernes anterior al de la celebración de la competición, por escrito, mediante correo electrónico a la Federación. La no comunicación de esta circunstancia puede comportar una sanción.

Un briefing obligatorio será organizado para todos los pilotos participantes en el Campeonato, este que tendrá lugar antes del inicio de los entrenamientos oficiales y a la hora que se especificará en el horario oficial de la carrera.

Todos los pilotos que no asistan a este briefing de forma completa pueden ser sancionados. La sanción es la pérdida de 4 puestos en la parrilla. Una dispensa podrá ser acordada por el Presidente de Jurado.

Se considera que un piloto ha tomado parte en la manifestación cuando ha participado en una sesión de entreno por lo menos.

Se considera que un piloto ha tomado parte en la carrera, si él ha participado al menos en la primera vuelta de la carrera.

10. MINIMO DE PARTICIPANTES

Cualquier manifestación puede ser suspendida si el número de inscripciones recibidas es insuficiente.

A efectos de clasificación, para que una categoría sea puntuable y se otorguen puntos para el campeonato deberán tomar la salida un mínimo de 3 pilotos. Exceptuando las categorías femeninas, donde no se tendrá en cuenta este mínimo.

En el caso que en las dos primeras pruebas del campeonato no se llegue al mínimo de participantes, la FCM puede tomar la decisión de desconvocar la categoría para el resto del campeonato.

Si no se llega a un mínimo de 10 participantes en una categoría, la organización puede tomar la decisión de hacerlos participar junto a otra categoría.

11. DORSALES

El dorsal 1 se reserva al piloto clasificado en el primer puesto del Campeonato del año anterior.

12. HORARIOS

Los horarios de la manifestaciónn serán publicados antes de evento. Los horarios pueden ser modificados por el Jurado del Evento.

El Jurado se reserva el derecho de modificar el número de carreras por evento y por clase.

Si en los horarios se incluyen unas vueltas de familiarización con la pista, para pilotos y equipos, estas se podrán efectuar con bicicleta o a pie. Toda circulación en ese momento debe hacerse en el sentido de giro de la pista.

13. CONTROL TECNICO, CONTROL MEDIDO Y CONTROL DE DOPAJE

Todas las motocicletas serán verificadas a nivel de seguridad por los Comisarios Técnicos antes de la primera participación en los entrenos oficiales, según el horario que se publicará.

Solo puede presentarse al control técnico una motocicleta por piloto.

A menos que una dispensa sea acordada por el Jurado, los pilotos que no respeten los horarios de los controles técnicos o médicos no serán autorizados a participar en la manifestaciónn.

El procedimiento para los controles técnicos está descrito en los Reglamentos Técnicos.

El procedimiento para los controles médicos están descritos en el Código Médico FIM/RFME/FCM

Los artículos correspondientes a los procedimientos antidopaje están contenidos en el Código Antidopaje FIM/RFME

https://rfme.com/wp-content/uploads/2021/07/Codigo_Mundial_Antidopaje.pdf

14. ENTRENOS

14.1 Sesiones de entrenos (incluido "warm-up")

Los pilotos dan inicio a los entrenamientos, desde la salida de pit-lane. cuando se enciende el semáforo verde allí situado.

La duración de los entrenamientos empieza desde el momento que se enciende el semáforo verde. La cuenta atrás, a través del sistema de cronometraje en los monitores, indicará el tiempo de entrenos restante.

El final de los entrenamientos será indicado mediante la presentación de la bandera a cuadros, la salida de Pit-Lane será cerrada un minuto antes. Se registrarán los tiempos de un piloto hasta que éste franquee la línea de llegada y tome la bandera a cuadros una vez terminado el tiempo del entreno. Después de la bandera a cuadros los pilotos deben dar una vuelta suplementaria antes de regresar a boxes. El pasar más de una vez bandera será sancionado.

Si, por causa de un incidente u otra razón, los entrenamientos son interrumpidos, una bandera roja será agitada en la línea de llegada y en todos los puestos de control. Todos los pilotos deben volver lentamente a su box.

El reinicio de los entrenamientos debe ser comunicado a través del sistema de cronometraje en los monitores de tiempos y megafonía. El tiempo que debe transcurrir desde la comunicación efectiva y el momento del reinicio de los entrenamientos debe ser como mínimo de 3 minutos.

Cuando se reinicien los entrenamientos, el tiempo restante debe ser indicado en las pantallas de cronometraje y en el cartel de cuenta atrás y que corresponderá al tiempo que faltaba en el momento de la presentación de la bandera roja.

Una vez han dado inicio los entrenamientos, el estado de la superficie de la pista no podrá ser modificada, salvo por instrucciones del Presidente de Jurado, para adaptarlo a un cambio de condiciones puntual.

14.2 Duración de los entrenos

Serán necesarias 1 sesión de entrenamientos cronometrados de como mínimo 30 minutos si se realizan 2 carreras. Y serán necesarias 2 sesión de entrenamientos cronometrados de cómo mínimo 20 minutos, si se realiza 1 carrera.

14.3 Motocicletas

Un piloto puede participar en los entrenamientos con una motocicleta siempre que su motocicleta haya pasado los controles técnicos a su nombre.

14.4 Tiempos de vuelta

Todas las vueltas de los pilotos serán cronometradas.

Para los entrenamientos y la carrera, el tiempo de una vuelta es la resta de tiempo entre dos pasos consecutivos sobre la línea de llegada pintada en la pista.

14.5 Grupos

En caso de formarse en una clase dos grupos de entrenamientos, estos se compondrán de la siguiente manera:

Para la primera carrera, los grupos serán atribuidos a sorteo, exceptuando los pilotos que aparezcan en la clasificación final del año anterior los cuales serán distribuidos alternativamente entre el grupo A y B.

Para el resto de carreras, los grupos serán atribuidos a sorteo, exceptuando los pilotos que aparezcan en la clasificación provisional del Campeonato los cuales serán distribuidos alternativamente entre el grupo A y B.

Los grupos deben contar con el mismo número de pilotos.

14.6 Número de pilotos admitidos en parrilla de salida.

El número de pilotos admitidos en parrilla de salida para cada competición será de 36 pilotos.

14.7 Parrilla de salida.

La pole position sera determinada por la homologación de cada circuito y sera atribuida al piloto mas rápido.

La parrilla sera escalonada 3-3-3-3.

Las líneas estarán decaladas.

Habrà una distancia de 9 mts entre cada linea.

Las posiciones en la parrilla de salida se basan en los tiempos más rápidos obtenidos por los pilotos durante los entrenos cronometrados.

Cuando una clase se divide en varios grupos de entrenos los puestos de la parrilla de salida se distribuirán comenzando por el mejor tiempo de los primeros clasificados, seguido del segundo tiempo de los primeros clasificados, seguido del mejor tiempo de los segundos clasificados, seguido del segundo mejor tiempo de los segundos clasificados, etc., y así hasta completar las posiciones de la parrilla.

Si los puestos de salida que correspondan a cualquiera de los grupos no pudieran adjudicarse en su totalidad de acuerdo con los criterios de calificación como consecuencia de que un número de pilotos no han cumplido las condiciones, estos puestos serán atribuidos a los pilotos clasificados de los otros grupos.

En caso de igualdad en tiempos, se tendrán en cuenta los mejores siguientes tiempos y así sucesivamente hasta deshacer la igualdad.

14.8 Clasificación para la carrera

Para estar clasificado para carrera, un piloto debe haber obtenido un tiempo durante los entrenos cronometrados como mínimo igual al 125% del tiempo registrado por el piloto más rápido de su tanda, obtenido en cualquiera de las tandas de entrenamientos cronometrados de su grupo.

El Jurado del Evento puede modificar el mencionado porcentaje.

Si un piloto por motivos de avería o de caída no puede participar en ninguna de las mangas de entrenos cronometrados previstas, el Jurado podrá permitirle, siempre que la parrilla no esté completa, participar en el “warm-up”, donde tendrá que cumplir como mínimo un tiempo igual al 115% respecto del primer clasificado en el “warm-up”, lo que le dará en ese caso la posibilidad de ocupar la última posición en la parrilla de salida.

15 DISTANCIAS DE CARRERAS

La distancia de la carrera será establecida en función de los siguientes parámetros:

Copa Yamaha 125 bLU cRU	Entre 30 Kmy 40 Km. por manga
Copa Yamaha R3 bLU cRU	Entre 40 Km y 50 Km por manga
SSP 300	Entre 40 Km y 50 Km
SSP 600	Entre 50 Km y 70 Km
SBK 1000	Entre 50 Km y 70 Km

La distancia de las carreras solo puede ser modificada por el Jurado.

Un panel visible se presentará a la altura de la línea de llegada para indicar el número de vueltas restantes.

Si las salas de cronometraje son alimentadas por líneas estándar de electricidad, deben además estar conectadas de forma permanente a un S.A.I. (servicio de alimentación ininterrumpida) y a un generador.

16 PROCEDIMIENTO DE SALIDA

16.1 Procedimiento normal.

Solo los pilotos que hayan cumplido por lo menos una vuelta de reconocimiento serán autorizados a tomar la salida desde su posición indicada en la última parrilla publicada. En ningún caso pueden dirigirse directamente a la parrilla de salida desde el pit-lane.

Aproximadamente **15 minutos antes** de la salida de la carrera – (10 minutos antes de la vuelta de calentamiento para salida por carrera interrumpida)

Se abre la salida del pit-lane para iniciar la(s) vuelta(s) de reconocimiento. Semáforo verde.

Los paneles de 5, 4, 3, 2, y 1 minuto se presentarán en la salida del pit-lane.

En caso de salida por carrera interrumpida se abrirá el pit-line durante 2 minutos y se presentarán en la salida de pit-lane los paneles de 2, y 1 minuto.

Los pilotos pueden efectuar más de una vuelta reconocimiento pasando por el pit-lane donde pueden efectuar reglajes o repostar.

Aproximadamente **10 minutos antes** de la salida de la carrera – (5 minutos antes de la vuelta de calentamiento para salida por carrera interrumpida)

Cierre de la salida del pit-lane. Semáforo rojo en la salida del pit-lane.

Los pilotos que no estén en la parrilla de salida pueden iniciar la vuelta de calentamiento desde la salida del pit-lane, bajo las indicaciones de los oficiales allí situados.

Los pilotos que inicien la vuelta de calentamiento desde el pit-lane, deberán tomar la salida desde el final de la parrilla.

Los pilotos en la parrilla pueden ser asistidos por cinco personas, de entre las cuales una puede sostener una sombrilla. Todos los asistentes que se encuentren en la parrilla deben de portar una acreditación de "parrilla".

Los oficiales presentarán paneles en un lado de la pista indicando el número de las filas de la parrilla, para ayudar a los pilotos a encontrar su posición.

Las carreras serán siempre declaradas en "**mojado**".

Los pilotos en la parrilla pueden en ese momento proceder a efectuar reglajes sobre su motocicleta o cambiar neumáticos para adaptarlos a las condiciones de la pista. Se pueden utilizar calentadores para los neumáticos en la parrilla. Los pilotos pueden utilizar un generador para alimentar los calentadores de los neumáticos.

Pueden utilizarse en la parrilla arrancadores adicionales. Cada motocicleta debe tener su propio arrancador. Los arrancadores deben estar situados detrás de las motocicletas.

Todos los reglajes deben de estar terminados cuando el cartel de "3 minutos" sea presentado. Después de la presentación de este panel los pilotos que necesiten todavía hacer reglajes en su motocicleta deben dirigirse al pit-lane. Los pilotos y sus motocicletas abandonarán la parrilla y se situarán en el pit-lane, antes de que se muestre el cartel de "1 minuto", donde podrán continuar haciendo reglajes. Estos pilotos tomarán la salida a la vuelta de calentamiento desde el final del pit-lane y tomarán la salida de la carrera desde el fondo de la parrilla.

Toda infracción a esta regla podrá ser sancionada con: punto(s) de penalización - pérdida de posiciones - paso por el pit-lane - penalización en tiempo - pérdida de posiciones en la parrilla de salida de la siguiente carrera - descalificación - pérdida de puntos del Campeonato - suspensión.

Está prohibido el repostaje o el cambio de depósito de gasolina en la parrilla de salida.

5 minutos antes de la salida para la vuelta de calentamiento (o en el momento en que llegue el último piloto a la parrilla en caso de salida por carrera interrumpida) - Presentación del panel de "5 minutos" en la parrilla.

3 minutos antes de la salida para la vuelta de calentamiento - Presentación del cartel de "3 minutos" en la parrilla.

Los generadores deben desconectarse de los calentadores y ser retirados de la parrilla lo más rápidamente posible.

Desde este momento, todas las personas deben abandonar la parrilla de salida, excepto dos mecánicos por motocicleta, la persona con la sombrilla, el equipo oficial de la televisión y los oficiales indispensables.

En este momento los pilotos deben ponerse el casco.

Desde este momento, ninguna persona está autorizada a volver a entrar en la parrilla de salida (excepto los oficiales indispensables)

1 minuto antes de la salida para la vuelta de calentamiento - Presentación del cartel de "1 minuto" en la parrilla.

Inmediatamente deben ser retirados los calentadores de neumáticos de las motocicletas. **El no cumplimiento será sancionado**

Desde este momento, todo el personal de los equipos, con excepción de dos mecánicos por motocicleta, abandonará la parrilla. Los mecánicos ayudarán rápidamente a arrancar las motocicletas y seguidamente abandonarán la parrilla.

de la salida para la vuelta de calentamiento – Presentación del cartel de “30 segundos” en la parrilla.

Todos los pilotos deben estar en su posición con las motocicletas en marcha. Está prohibida la asistencia de los mecánicos. En ese momento todos los pilotos que no puedan arrancar su motocicleta, deben dirigirse con su motocicleta hacia el pit-lane bajo el control de los oficiales de parrilla, donde pueden intentar arrancar la motocicleta. Los pilotos pueden tomar la salida para la vuelta de calentamiento desde el final del pit-lane y tomarán la salida desde el final de la parrilla.

2 minutos antes de la salida de la carrera – Bandera verde agitada para dar salida a la vuelta de calentamiento.

Por razones de seguridad, si la motocicleta de un piloto se para, éste podrá recibir ayuda para ponerla de nuevo en marcha. Si después de un tiempo razonable no arranca, el piloto entonces deberá dirigirse con su motocicleta al pit-lane donde sus mecánicos podrán darle asistencia.

Los pilotos efectuarán una vuelta, a velocidad no restringida, seguidos por un coche de seguridad. El coche de seguridad adelantará a los pilotos lentos, y estos tomarán la salida desde Pit-Line

Una vez que los pilotos han pasado por la salida del pit-lane, el semáforo cambiará a verde y los eventuales pilotos que allí se encuentren serán autorizados a efectuar la vuelta de calentamiento. 30 segundos más tarde, el semáforo cambiara a rojo cerrando la salida del pit-lane.

Una vez llegados a la parrilla, los pilotos deben colocarse en su posición con la rueda delantera de su motocicleta en la línea o detrás de ella y entre las líneas laterales que definen su posición sobre la parrilla, dejando su motor en marcha. Si dos pilotos o más deben tomar la salida desde el final de la parrilla ellos ocuparán sus posiciones en el orden en que estén clasificados para la carrera.

Todo piloto que su motocicleta se le calara el motor en la parrilla o tuviera cualquier otra dificultad, debe quedarse sobre su motocicleta y levantar el brazo.

No está permitido intentar retardar la salida por otros medios. Intentar poner en marcha otra vez la motocicleta en la parrilla no está autorizado. El piloto saldrá hasta el pit Line bajo la supervisión de un oficial. Allí puede ser ayudado por sus mecánicos y salir desde el Pit Line cuando se ponga el semáforo en verde.

Un oficial se situará delante de la parrilla con una bandera roja inmóvil. Todos los pilotos que regresen a la parrilla después de que lo haya hecho el coche de seguridad, serán colocados por los comisarios al final de la parrilla y tomarán la salida de la carrera desde esa posición según el orden que tenían en la parrilla.

Los pilotos que tengan problemas con su motocicleta durante la vuelta de calentamiento pueden dirigirse a pit-lane para proceder a su reparación.

Cuando una línea de la parrilla está completa, el oficial bajará el panel para indicar que esa línea está completa. El panel no se bajará si un piloto de la línea en cuestión indica que su motocicleta se paró o cualquier otra dificultad. Cuando todos los paneles han sido bajados y el coche de seguridad está en su posición, un oficial en la parte de atrás de la parrilla agitará una bandera verde.

El oficial de salidas dará entonces rápidamente la orden al oficial que se encuentra delante de la parrilla, con la bandera roja, para que se retire a un lado de la pista.

Se encenderá el semáforo rojo y entre 2 y 5 segundos, se apagará el semáforo rojo, dando la salida a la carrera.

El coche de seguridad debe seguir a las motocicletas durante toda la primera vuelta, adelantando si es necesario a los pilotos lentos.

Todo piloto que se anticipe a la señal de salida será sancionado con dos "long lap penalti" si el circuito lo permite y si no con un procedimiento de paso por el pit-lane. Estas penalizaciones deben ser completadas en las 5 siguientes vueltas desde que el piloto recibe la notificación de penalización.

La motocicleta debe estar parada en el momento que la luz roja se apaga. Se entiende que hay anticipación a la señal de salida cuando hay desplazamiento hacia adelante de la motocicleta, entre el momento en que las luces rojas se encienden y se apagan.

En el caso de un pequeño movimiento y un posterior frenado cuando las luces rojas están encendidas, el Jurado será la única en juzgar si hubo ventaja.

Es el Jurado quien decidirá si se le aplica una sanción por la ventaja con la anticipación en la salida y debe comunicar la sanción al piloto lo antes posible.

Si tras la salida de la carrera, a un piloto se le para el motor de su motocicleta, podrá recibir la ayuda de los oficiales de parrilla mediante empuje a lo largo de la pista para intentar arrancar el motor. Tras un tiempo razonable y si el motor no se pone en marcha, los Oficiales empujarán la motocicleta hasta los boxes, donde los mecánicos pueden ayudarle a ponerla en marcha.

Tras la salida y una vez los pilotos hayan superado el final de boxes del paso de salida a pista, se encenderá la luz verde de final de boxes y tomarán la salida los pilotos que allí se encuentren.

El final del paso de salida a pista se define como el punto donde se une con la pista.

No es posible el cambio de motocicleta, salvo en caso de interrupción de la carrera y su reglamento lo permita, siguiendo lo indicado en los reglamentos técnicos.

Si una motocicleta que participa en carrera entra en un box, se considerará que se ha retirado y no podrá volver salir de nuevo a la carrera.

16.2 Salida retardada.

Si se presenta un problema que afecta a la seguridad en el momento de la salida, entonces el oficial de salidas pondrá en marcha el procedimiento de salida retardada ("StartDelayed") como sigue:

Se agitará una bandera roja desde el puesto del oficial de salidas y las luces rojas seguirán encendidas.

Se mostrará desde el puesto del oficial de salidas el panel "StartDelayed" (salida retardada) y los comisarios situados a la altura de cada línea de la parrilla agitarán las banderas amarillas.

Los pilotos deben permanecer en su posición en la parrilla, con el casco colocado, los motores pueden pararse.

La(s) motocicleta(s) que ha(n) provocado el retraso en el procedimiento de salida será(n) retiradas al pit-lane para que le realicen los trabajos necesarios para arrancarla de nuevo. Si la(s) motocicleta(s) puede(n) ser arrancadas, los pilotos pueden tomar la salida desde el final de pit-lane y tomará(n) la salida a la carrera desde el final de la parrilla.

Después de la presentación del panel "StartDelayed", un máximo de 2 mecánicos por piloto están autorizados a entrar en la parrilla. Se autoriza a entrar en la parrilla, los calentadores de neumáticos, los soportes, los arrancadores y el carro de las herramientas, los generadores no están autorizados en la parrilla.

Solo los oficiales necesarios están autorizados a estar en la parrilla, ninguna otra persona de prensa, invitados, portadores de sombrillas u otras personas de los equipos están autorizados, con la excepción de los equipos de la televisión autorizados por el organizador.

El procedimiento de salida se reiniciará con el panel de **"3 minutos"**. El oficial de salidas, cuando sea posible, dará la orden de presentarlo (normalmente cuando todos los corredores de la parrilla hayan recibido asistencia de su equipo)

Se mostrarán a continuación los paneles de **"1 minuto"** y el de **"30 segundos"**, los pilotos efectuarán una vuelta de calentamiento suplementaria. La distancia de la carrera se reducirá en una vuelta.

Toda persona que por su comportamiento en la parrilla sea responsable de una Salida Retardada puede acumular otras sanciones.

16.3 Procedimiento de salida corto "abreviado"

Solo los pilotos que hayan cumplido por lo menos una vuelta de reconocimiento serán autorizados a tomar la salida desde su posición indicada en la última parrilla publicada. En ningún caso pueden dirigirse directamente a la parrilla de salida desde el pit-lane.

Aproximadamente **9 minutos antes** de la salida de la carrera

Se abre la salida del pit-lane para iniciar la vuelta de reconocimiento.

Semáforo verde.

Los paneles de 3, y 1 minuto y semáforo rojo se presentarán en la salida del pit-lane. Los pilotos que no estén en la parrilla de salida pueden iniciar la vuelta de calentamiento desde la salida del pit-lane, bajo las indicaciones de los oficiales allí situados.

Los pilotos que inicien la vuelta de calentamiento desde el pit-lane, deberán tomar la salida desde el final de la parrilla.

Los pilotos en la parrilla pueden ser asistidos por **tres** personas, de entre las cuales una puede sostener una sombrilla. Todos los asistentes que se encuentren en la parrilla deben debe portar una acreditación de "parrilla".

Las carreras serán siempre declaradas en **"mojado"**.

Los pilotos en la parrilla pueden en ese momento proceder a efectuar reglajes sobre su motocicleta. Se pueden utilizar calentadores para los neumáticos en la parrilla.

Pueden utilizarse en la parrilla arrancadores adicionales. Cada motocicleta debe tener su propio arrancador.

Los arrancadores deben estar situados detrás de las motocicletas.

Están Prohibidos los Generadores

Todos los reglajes deben de estar terminados cuando el cartel de **"3 minutos"** que se presentara en el momento que la ultima motocicleta llegue a su posición. Después de la presentación de este panel los pilotos que necesiten todavía hacer reglajes en su motocicleta deben dirigirse al pit-lane. Los pilotos y sus motocicletas abandonarán la parrilla y se

situarán en el pit-lane, antes de que se muestre el cartel de "1 minuto", donde podrán continuar haciendo reglajes. Estos pilotos tomarán la salida a la vuelta de calentamiento desde el final del pit-lane y tomarán la salida de la carrera desde el fondo de la parrilla.

Toda infracción a esta regla podrá ser sancionada con: punto(s) de penalización - pérdida de posiciones - paso por el pit-lane - penalización en tiempo - pérdida de posiciones en la parrilla de salida de la siguiente carrera - descalificación - pérdida de puntos del Campeonato - suspensión.

Está prohibido el repostaje o el cambio de depósito de gasolina en la parrilla de salida.

3 minutos antes de la salida para la vuelta de calentamiento (o en el momento en que llegue el último piloto a la parrilla en caso de salida por carrera interrumpida) – Presentación del cartel de “**3 minutos**” en la parrilla.

Desde este momento, todas las personas deben abandonar la parrilla de salida, excepto los dos mecánicos por motocicleta, el equipo oficial de la televisión y los oficiales indispensables.

En este momento los pilotos deben ponerse el casco.

Desde este momento, ninguna persona está autorizada a volver a entrar en la parrilla de salida (excepto los oficiales indispensables)

1 minuto antes de la salida para la vuelta de calentamiento – Presentación del cartel de “**1 minuto**” en la parrilla.

Inmediatamente deben ser retirados los calentadores de neumáticos de las motocicletas. El no cumplimiento será sancionado

Desde este momento, Los mecánicos ayudarán rápidamente a arrancar las motocicletas y seguidamente abandonarán la parrilla.

Continúa con **el Procedimiento de Salida estándar.**

16.4 Salida retardada por "Cambio climatológico brusco"

Si se abre la salida de boxes para la vuelta de reconocimiento con la pista seca, pero empieza a llover durante la vuelta de reconocimiento o después (es decir, cuando los corredores están en la pista o ya en la parrilla), el Presidente de Jurado conjuntamente con el Director de Competición podrá aplicar el procedimiento siguiente:

Recordar, que todas las Carreras están declaradas en MOJADO

(Nota: Cómo las condiciones climatológicas y su afectación no pueden preverse con exactitud, el Presidente de Jurado conjuntamente con el Director de Carrera puede reaccionar a situaciones específicas mediante la emisión de diferentes instrucciones. Todas las instrucciones se mostrarán en los monitores de cronometraje y los equipos serán informados por los oficiales de parrilla y megafonía.)

- Se mostrará el cartel de “salida retardada”. Esto puede ser antes o después de que se haya iniciado en parrilla la cuenta atrás de 5 minutos.
- Se pueden cambiar ruedas y hacer ajustes en la parrilla.
- Aproximadamente cinco minutos después de haberse mostrado el cartel de “salida retardada”, se presenta el cartel de 5 minutos y se inicia la cuenta atrás de 5 - 3 - 1 - 30seg.
- Los miembros del equipo deben abandonar la parrilla como de costumbre. Con el cartel de 3 minutos: ajustes completados, con el cartel de 1 minuto: retirar los calentadores de neumáticos y con el cartel de 30 segundos: motores en marcha.
- Se agita la bandera verde, los pilotos darán una vuelta de reconocimiento adicional y regresarán a sus posiciones en la parrilla.
- Tres minutos después de mostrarse la bandera verde para la vuelta de reconocimiento adicional, se reiniciará la cuenta atrás normal de carrera, con el cartel de 5 minutos. Los mecánicos pueden entrar de nuevo a la parrilla para ayudar a los pilotos, cambiar ruedas y hacer ajustes, pero no podrán en ese momento entrar en parrilla los periodistas e invitados. Los mecánicos deberán abandonar la parrilla siguiendo las reglas, a los 3 minutos, 1 minuto, 30 segundos . La distancia de la carrera se reduce a los 2/3 de la distancia original.

17 PROCESIMIENTOS DE PENALIZACION EN LAS CARRERAS

•

15



El jurado de puede aplicar las siguiente sanciones.

17.1 Procedimiento de paso por el pit-lane (Ride Through).

Durante la carrera, el piloto que sea requerido para pasar por el pit-lane. No podrá detenerse. El piloto puede enseguida reemprender la carrera.

El piloto debe respetar el límite de velocidad a su paso por el pit-lane. En caso de infracción de este límite de velocidad, deberá repetir de nuevo el procedimiento de paso por el pit-lane; en el caso de una segunda infracción a ésta limitación de velocidad, le será mostrada la bandera negra al piloto.

En el caso de una nueva salida, la regla arriba mencionada se aplicará igualmente.

En el caso de una carrera interrumpida antes de que se haya podido aplicar la penalización, si hay una segunda parte, el piloto penalizado por una salida anticipada será requerido para efectuar un paso por el pit-lane después de la salida de la segunda parte de la carrera.

En el caso de que un piloto no haya cumplido la penalización por la salida anticipada, infligida en la primera parte de la carrera, y que él igualmente haya anticipado la salida en la segunda parte de una carrera interrumpida, se le presentará bandera negra.

Para comunicar la sanción se hará con un panel con el número del piloto que se presentará en línea de llegada/salida y la información igualmente se presentará en las pantallas de cronometraje. Si el panel ha sido presentado 3 veces al piloto afectado y no ha pasado todavía por el pit-lane, le será presentada la bandera negra.

En el caso de que el organizador no haya podido efectuar el procedimiento de paso por pit-lane antes de finalizar la carrera, al piloto afectado se le impondrá una sanción de tiempo de 20 segundos.

Esta penalización de tiempo automática no está sujeta a reclamaciones o apelaciones.

17.2 procedimiento de vuelta larga (Long lap).

Solo de aplicación en los circuitos que estén dispongan de esta variante.

Durante la carrera, a un piloto se le puede indicar que complete el procedimiento de la penalización de una o dos "Long lap".

El piloto debe recorrer la ruta predefinida.

Para comunicar la sanción se hará con un panel con el número del piloto que se presentará en línea de llegada/salida y la información igualmente se presentará en las pantallas de cronometraje.

Si el piloto no ha realizado la sanción de después de que el cartel ha sido mostrado 3 veces al piloto afectado y no ha pasado todavía por la Long lap, se le penalizará con 2 "long laps" u otra penalización decidida por el jurado.

En el caso de que un piloto reciba la sanción de 2 "long laps", estas deben ser completadas en las 5 próximas vueltas después de recibir la notificación.

Si el piloto no completa las 2 "Long Laps", después de haberle presentado 5 veces el cartel, será penalizado con 1 "Ride Trought" u otra penalización decidida por el jurado.

En el caso de que el organizador no haya podido efectuar el procedimiento de paso por "Long lap" antes de finalizar la carrera, al piloto afectado se le impondrá una sanción de tiempo de 20 segundos por cada " long lap" sancionada.

18 COMPORTAMIENTO DURANTE LOS ENTRENOS Y LAS CARRERAS

1. Los pilotos debe obedecer las señales efectuadas mediante las banderas, las luces y los paneles que transmiten instrucciones.
2. Los pilotos deben conducir de una manera responsable que no represente ningún peligro para los demás competidores o participantes, tanto en la pista como en la zona de boxes. Toda infracción a esta regla podrá ser sancionada con: punto(s) de penalización - pérdida de posiciones - paso por el pit-lane - penalización en tiempo - pérdida de posiciones en la parrilla de salida de la siguiente carrera - descalificación - pérdida de puntos del Campeonato - suspensión.
3. Los pilotos únicamente deben circular por la pista y por la zona de boxes. En caso de abandono accidental de la pista, debe volver a ella por el sitio donde la abandonó o por un sitio que no le represente ninguna ventaja o por el indicado por los oficiales. Toda infracción a esta norma, durante los entrenamientos o "warm-up" será sancionada con la supresión del tiempo de la vuelta en cuestión, y durante la carrera por una penalización decidida por el Jurado.

Se pueden aplicar además otras penalizaciones suplementarias como:
punto(s) de penalización - pasó por el pit-lane - vuelta larga-descalificación - pérdida de puntos del Campeonato - suspensión.

4. Todas las reparaciones o reglajes deben ser efectuados por el piloto con los medios de los que sea portador y sin recibir ninguna ayuda exterior. Los Los
5. Todas las reparaciones o reglajes tienen que ser realizadas por el piloto con los medios de los que sea portador y sin recibir ninguna ayuda exterior. Los comisarios pueden prestar ayuda al piloto con el fin de levantar su motocicleta y aguantarla mientras efectúa la reparación o el reglaje. Los oficiales pueden, a continuación, ayudarle a poner en marcha su motocicleta.
6. Si un piloto tiene la intención de abandonar, debe situar su motocicleta en una zona que no represente peligro, y siempre siguiendo las indicaciones de los comisarios.
7. Si un piloto se encuentra con problemas en su motocicleta y como consecuencia de ellos debe retirarse de los entrenamientos o de la carrera, debe abandonar la pista y colocar su motocicleta en lugar seguro siguiendo las indicaciones de los oficiales, y en ningún caso debe intentar proseguir, por la pista a velocidad reducida, con el objeto de alcanzar la zona de boxes.
8. En el caso de los pilotos que circulan a velocidad reducida por la pista para dirigirse a la zona de boxes, deben circular lo más separados posible de la zona ideal de trazada.
9. Los pilotos pueden entrar en la zona de boxes durante el transcurso de la carrera, pero no está permitido entrar la moto al box.
El repostaje y/o la extracción de gasolina durante la carrera están estrictamente prohibidos. Toda infracción a esta regla será sancionada con la descalificación.
10. Los pilotos que paren su motor en la zona de boxes pueden ser ayudados por los mecánicos para poder arrancar la motocicleta.
11. Los pilotos no pueden transportar a otra persona en su motocicleta, o ser transportados por otra persona en su motocicleta (excepción: otro piloto o por otro piloto después de la bandera a cuadros o de una bandera roja).
12. Los pilotos no deben conducir o empujar su moto en sentido contrario al de la marcha, tanto en la pista como en la zona de boxes, a menos que esto se haga bajo la indicación de un oficial.

13. No es posible la transmisión de ningún tipo de señal desde una motocicleta en marcha y/o piloto, a ninguna persona o receptor y viceversa, salvo las señales del emisor de cronometraje de la carrera, de un contador automático de vueltas, de un GPS, o de los mensajes que, mediante la presentación de un panel, le son mostrados desde boxes o de los movimientos del cuerpo del piloto. Las señales de cámaras de televisión están autorizadas, pero únicamente por necesidades del promotor del campeonato y cuando son generadas por éste.

Está estrictamente prohibido, la colocación de sistemas, de cualquier tipo, de grabación de imágenes sobre la motocicleta y/o el piloto, que no sean las colocadas por el promotor del campeonato y controladas por éste.

14. La velocidad de paso por el pit-lane está limitada a 60 km/h durante el transcurso de toda la manifestación. Los pilotos deben respetar la limitación de velocidad desde el lugar donde está colocada la señal límite de velocidad a 60 km/h hasta el lugar donde está colocada la señal de fin del límite de velocidad de 60 km/h.

El incumplimiento durante los entrenamientos dará lugar a la imposición de sanciones de la siguiente forma:

Velocidad	Sanciones
De 60 Km/h hasta 85 Km/h	<p>1ª advertencia</p> <p>2ª penalización de 3 puestos en la parrilla de salida</p> <p>3ª penalización a determinar por el jurado</p>

Mas de 85 Kmt/h	Penalización de puestos en la parrilla de salida, " Long Lap" o passos por Pit Line a decisión del Jurado.
-----------------	--

Durante la carrera se aplicarán 2 " **Long Lap**" o " **RideThrough**" y/o cuando no se pueda aplicar el procedimiento, se impondrá una sanción mínima de 20" a criterio del Jurado , que serán sumados al tiempo de carrera. Se pueden poner otras sanciones por ejemplo por exceder ampliamente la velocidad creando peligro.

El Director de Carrera debe comunicar la infracción al equipo del piloto después de haber recibido la información del oficial correspondiente.

14) Está prohibido pararse en la pista durante los entrenos y la carrera.

15) Los ensayos de salida están autorizados durante los entrenos y "warm-up":

a) cuando no exista peligro, a la salida de boxes antes de reincorporarse a la pista.

- b) después de tomar bandera a cuadros una vez terminados los entrenamientos y “warm-up”, cuando no exista peligro, fuera de la zona de trazado y únicamente en la(s) zona(s) designada(s) como “practice start” (“zona de ensayo de salida) y según el procedimiento comunicado a los equipos antes del inicio de los entrenamientos.
- Todos los pilotos que vulneren esta regla, pueden ser sancionados punto(s) de penalización - pérdida de posiciones – paso por el pit-lane - penalización en tiempo - pérdida de posiciones en la parrilla de salida de la siguiente carrera – descalificación - pérdida de puntos del Campeonato - suspensión.
- 16) Si el vencedor desea recoger una bandera, debe situarse a un lado de la pista con el fin de recogerla y lo más rápidamente posible, siempre que no represente ningún peligro, deberá reintegrarse a la pista.
- 17) Está prohibido conducir una motocicleta de competición en el interior del circuito, en otro lugar que no sea el pit-lane o la pista.
- 18) Tras tomar la bandera a cuadros, los pilotos que circulen por la pista no pueden quitarse el casco hasta estar detenidos en el pit-lane o el parque cerrado.

19 PASO DE SALIDA A PISTA

El paso de salida a pista será definido por el Director de Carrera y marcado con pintura. La línea blanca discontinua significará el final del paso de salida a pista y es el punto dónde empieza la pista de competición. Los pilotos deberán permanecer dentro de las marcas definidas por la pintura del paso de salida a pista, hasta pasar la línea blanca discontinua, durante todas sesiones (entrenos y carrera). Las infracciones pueden ser sancionadas de forma inmediata con una penalización por el Jurado.

20 BANDERAS CARTELES Y LUCES DE SEÑALIZACION

Los comisarios y otros oficiales presentan banderas, carteles o luces para dar informaciones y/o transmitir instrucciones a los pilotos.

20.1 Banderas y luces y carteles utilizados para dar informaciones.

1. Bandera verde

La pista está libre de peligro.

Esta bandera debe ser presentada agitada en cada puesto de señalización, durante la primera vuelta de cada sesión de entrenamientos y “warm-up” y durante las vueltas de reconocimiento y calentamiento.

En caso de accidente, después de la última bandera amarilla, la bandera verde debe presentarse agitada en el puesto de señalización siguiente.

2. Bandera amarilla con franjas rojas

Deterioro de la adherencia en esta sección de la pista .

Esta bandera debe presentarse agitada en el puesto de señalización.

3. Bandera blanca con cruz roja diagonal

Empieza a llover en esta parte de la pista.

Esta bandera debe presentarse fija en el puesto de señalización.

4. Bandera blanca con cruz roja diagonal + bandera amarilla con franjas rojas.

Indican el punto de la pista donde llueve. Tiene que mostrarse fija.

5. Bandera blanca

Indica la presencia de un vehículo de intervención en pista. Se presenta inmonbil en todos los controles. Agitada indica que el vehículo se encuentra en este sector d ela pista. El adelantamiento está prohibido. El vehículo d eintervención puede ser adelantado.

6. Bandera azul

Esta bandera se presenta agitada en el puesto de señalización e indica a un piloto que va a ser adelantado por uno o varios pilotos más rápidos.

Durante los entrenos el piloto afectado deben seguir su trayectoria y ralentizar su marcha para permitir el paso de los pilotos más rápidos que le van a adelantar.

Durante la carrera, el piloto afectado va a perder una vuelta. El piloto debe permitir a la primera oportunidad dejar pasar al/a los piloto(s) más rápido(s).

Ante la presencia de esta bandera los pilotos que van a ser adelantados no podrán adelantarse entre sí. Toda infracción a esta regla puede ser sancionada por el Jurado.

Agitada por un comisario en la salida de Pit Line indicará a los pilotos que quieren salir que vienen otros pilotos por la pista. El piloto que quiere salir debe hacerlo de forma segura sin estorbar a los que vienen por la pista.

7. Bandera(s) a cuadros blancos y negros

Esta bandera a cuadros blancos y negros deberá ser agitada en la línea de llegada a nivel de la pista para indicar la finalización de los entrenamientos o de la carrera.

Después de recibir ésta bandera, los pilotos deben dirigirse a boxes a velocidad reducida y no pueden pararse en la pista justo después de la línea de llegada.

8. Bandera a cuadros blancos y negros y bandera azul

Esta bandera a cuadros blancos y negros deberá ser agitada conjuntamente con la bandera azul en la línea de llegada a la altura de la pista cuando uno o varios pilotos preceden al piloto cabeza de carrera, antes de la línea de llegada en la última vuelta.

9. Bandera amarilla

Presentada agitada en cada una de las filas de la parrilla de salida: significa que la salida ha sido retardada. Agitada en una línea (o varias) de la parrilla de salida indica que un piloto está teniendo dificultades.

Una sola bandera amarilla agitada en el puesto de señalización, indica que existe más adelante un peligro al borde de la pista.

Dos banderas amarillas agitadas en el puesto de señalización, indica que hay un peligro que obstruye total o parcialmente la pista.

Los pilotos deben ralentizar la marcha y estar preparados para parar. Esta prohibido adelantar desde el punto dónde se muestra la bandera hasta llegar a la altura de la bandera verde agitada.

Toda infracción a esta regla durante los entrenamientos puede ser sancionada, con la anulación del tiempo de la vuelta en la que suceda la infracción.

Si inmediatamente después de haber adelantado, el piloto se da cuenta de que ha cometido una infracción, él debe levantar la mano y dejar pasar el/los piloto(s) a los que ha adelantado. En este caso, no se le aplicará ninguna sanción.

En la vuelta de inspección final, esta bandera deberá presentarse agitada en el lugar exacto donde será mostrada por el comisario de señalización durante los entrenamientos, vuelta de reconocimiento, calentamiento y la carrera.

10. Bandera roja y luz roja

Cuando los entrenamientos o la carrera son interrumpidos, se deberá agitar la bandera roja en todos los puestos de señalización y se encenderán las luces rojas situadas a lo largo del circuito (si estas existen). Los pilotos deben regresar a boxes lentamente.

Cuando la salida de boxes se cierra, se encenderá el semáforo rojo. Los pilotos no están autorizados a salir de boxes.

Toda infracción a esta regla puede ser sancionada por el Jurado.

Al final de cada sesión de entrenos y "warm-up" se encenderá la luz roja en la línea de llegada.

La bandera roja se debe mostrar inmóvil en la parrilla de salida al final de la vuelta de calentamiento.

La bandera roja también puede ser utilizada para cerrar el circuito.

Las luces rojas se encenderán en la línea de salida entre 2 y 5 segundos para la salida de cada carrera.

11. Bandera negra

Esta bandera se utiliza para transmitir instrucciones a un solo piloto y se presenta agitada conjuntamente con el número del piloto. El piloto deberá pararse en boxes al finalizar la vuelta en curso y no podrá reemprender la marcha hasta que oficial se lo autorice. Se tiene que mostrar siempre bajo orden del director de carrera.

Toda infracción a esta regla puede ser sancionada por el Jurado.

12. Bandera negra con el circulo naranja.

Esta bandera se utiliza para transmitir instrucciones a un solo piloto, será mostrada agitada conjuntamente con el número del piloto. Esta bandera informa al piloto que su motocicleta tiene problemas mecánicos que puedan ser susceptibles de constituir un peligro para el mismo y/o para el resto de los participantes y que debe abandonar inmediatamente la pista.

Toda infracción a esta regla puede ser sancionado por el Jurado.

13. Luz verde

La luz verde situada en la salida de boxes se encenderá para indicar el inicio de las sesiones de entrenamientos y de "warm-up", la salida a la vuelta de reconocimiento y la salida a la vuelta de calentamiento.

20.2 Dimensiones de las banderas

Las banderas deben tener una dimensión de 80 cm vertical y de 100 cm horizontal.

20.3 Color de las banderas



Las referencias "Pantone" para los colores son:

Naranja: Pantone 151C
Negro: Pantone Negro C
Azul: Pantone 298C
Rojo: Pantone 186C
Amarillo: Pantone Amarillo C
Verde: Pantone 348C

20.4 Panel con el número del piloto

Un panel negro (70 cm horizontal x 50 cm vertical), que permita indicar el número de la motocicleta de un piloto. Un juego de cifras, de color blanco, debe tener un ancho de trazo mínimo de 4 cm. y una altura mínima de 30 cm

20.5 Puestos de señalización

La situación será fijada durante la homologación del circuito.

20.6 Uniformes de los comisarios

Es muy recomendable que los uniformes de los oficiales sean de color blanco o naranja (ref. Pantone 151c), y que los impermeables sean transparentes.

20.7 Coches Médicos

Los coches médicos deben estar equipados con luces giratorias de color amarillo. La indicación "MEDICAL CAR" debe estar indicada de manera muy visible detrás y en los costados del vehículo.

21 FINAL DE CARRERA Y RESULTADOS

1. Cuando el piloto cabeza de carrera ha cumplido el número de vueltas previstas para la carrera, se le presentará a nivel de pista en la línea de llegada la bandera a cuadros blancos y negros. La bandera no se retirará hasta que haya finalizado el paso de los demás pilotos. **El pasar más de una vez bandera será sancionado**
2. Desde que la bandera a cuadros es presentada al piloto cabeza de carrera, ningún otro piloto será autorizado a entrar en pista desde la salida de boxes.
3. Desde que la bandera a cuadros es presentada al piloto cabeza de carrera, el semáforo rojo de la salida de boxes se encenderá.
4. Si uno o varios pilotos marchan delante y próximos al cabeza de carrera en la última vuelta, el juez de llegada presentará simultáneamente al/los piloto(s) la bandera de cuadros y la bandera azul. Esto significa que la carrera finaliza para el piloto cabeza de carrera pero no para el/los piloto(s) que marcha(n) delante de él que deben, completar otra vuelta hasta que les sea presentada la bandera a cuadros.
5. El caso de "photo-finish" entre dos o más pilotos, el vencedor será el piloto que haya franqueado primero la línea de llegada con la parte anterior de su rueda delantera. En caso de ex-aequo, los pilotos concernientes serán clasificados según el orden de la mejor vuelta realizada durante la carrera. El Oficial de Cronometraje será el encargado de efectuar el dictamen final en caso de duda y que presentará al Jurado

6. Los resultados se basan en el orden en que los pilotos han franqueado la línea de llegada y el número de vueltas realizadas.
7. Para considerar que un piloto ha terminado la carrera y para figurar en los resultados es preciso:
 - a) Haber efectuado el 75% de la distancia de la carrera.
 - b) Haber franqueado la línea de llegada (no por el pit-lane) dentro de los 5 minutos siguientes a partir de que lo haya hecho el vencedor de la carrera. El piloto debe estar en contacto con su motocicleta. En el caso de que el piloto no esté en contacto con la motocicleta, el tiempo final será determinado por el segundo elemento que pase la línea de meta (Piloto o moto).
8. Los pilotos clasificados en las tres primeras posiciones de la carrera serán escoltados por los Oficiales, lo más rápidamente posible, hacia el pódium para la ceremonia de entrega de premios. La participación de los tres primeros pilotos clasificados es obligatoria.
9. Los resultados de una carrera serán definitivos cuando se hayan efectuado todos los controles precisos, técnicos, de gasolina, etc. En el caso de quedar pendiente de aprobación una clasificación por estar a la espera de controles, se comunicará a los equipos.

22 INTERRUPCION DE UNA CARRERA

Si el Director de Carrera decide interrumpir una carrera por razones de seguridad u otras, se presentarán banderas rojas en la línea de llegada y en todos los puestos de señalización y se encenderán los semáforos rojos situados a lo largo de la pista. Los pilotos deben inmediatamente ralentizar su marcha y regresar a boxes.

Los resultados serán tomados en base al último pase por meta donde el líder y el resto de pilotos en la misma vuelta que el líder hayan finalizado una vuelta completa antes de que se haya mostrado la bandera roja.

Los resultados de la carrera se determinarán según el siguiente ejemplo:

1. Para todos los pilotos que han cruzado la línea de meta en la misma vuelta como el líder antes de que la bandera roja haya sido mostrada, se establecerá una clasificación para el final de esta vuelta.
2. Para todos los pilotos que no hayan cruzado la línea de meta en la misma vuelta como el líder antes de que la bandera roja haya sido mostrada, se establecerá una clasificación parcial de la vuelta previa.
3. La clasificación completa se establecerá combinando las dos clasificaciones parciales obtenidas según el principio vuelta/tiempo.
4. Los pilotos que han entrado en el Pit Line, el cual se cerró debido a la bandera roja, pueden ser clasificados acorde al número de vueltas completadas y con el tiempo virtual al cruzar la línea de meta en el pit Line como sigue a continuación:

Si el piloto ha cruzado la línea virtual de meta en el Pit Line. Este tiempo es usado como tiempo final.

Si el piloto no ha cruzado la línea virtual de meta en el Pit Line. El último tiempo en pasar la línea de meta será el usado.

5. En todos los casos, en el momento de que la bandera roja sea mostrada, los pilotos que no estén compitiendo activamente en la carrera, no serán clasificados.
6. Dentro de los 5 minutos después de que la bandera roja haya sido mostrada, los pilotos que no hayan entrado en Pit Line, cruzando la entrada a Pit line por el

punto de cronometraje asignado, empujando o montando conjuntamente con su motocicleta, no serán clasificados.

7. Si la bandera roja se presenta antes que el piloto cabeza de carrera haya completado la tercera vuelta, la carrera se daría por no válida y se efectuaría una nueva salida. La nueva carrera se efectuaría a dos tercios de las vueltas inicialmente previstas (redondeadas al número de vueltas superior). Si no fuera posible dar una nueva salida, se declararía suspendida la carrera y no se tendría en cuenta para el Campeonato.
8. Si la bandera roja se presenta cuando el piloto cabeza de carrera ha completado tres vueltas o más y pero menos de 2/3 de la distancia de las vueltas previstas (redondeado al número entero de vueltas inferior), la carrera se daría por no válida y se efectuaría una nueva salida. La nueva carrera se efectuaría al 50% de las vueltas inicialmente previstas (redondeado al número entero de vueltas superior). En el caso de que la carrera no se pudiese reanudar, se daría por válida y puntuaría con la mitad de los puntos del campeonato.
9. Si la bandera roja se presenta cuando el piloto cabeza de carrera ha superado los 2/3 de las vueltas iniciales previstas (redondeado al número entero de vueltas inferior), la carrera se daría por finalizada y válida, otorgando todos los puntos del campeonato.
10. Si la carrera se interrumpe durante la última vuelta y algún piloto ya ha tomado bandera a cuadros, el procedimiento será el siguiente:

Para los pilotos que han tomado bandera a cuadros antes de la presentación de la bandera roja, se establecerá una clasificación en base al total de vueltas efectuadas.

Para los pilotos que no han tomado bandera a cuadros antes de la interrupción de la carrera se establecerá una clasificación en base a la penúltima vuelta de carrera.

La clasificación completa se establecerá combinando las dos clasificaciones parciales obtenidas según el principio vueltas/tiempo.

Los pilotos que no regresen por "pit-lane" a los mandos de su motocicleta dentro de los 5 minutos que siguen a la presentación de la bandera roja no estarán clasificados.

23 NUEVA SALIDA DE UNA CARRERA INTERRUMPIDA

1. Si debe darse una nueva salida ésta se efectuará lo más rápidamente posible, siempre que las condiciones de la pista lo permitan. Desde el momento en que los pilotos han regresado a boxes, el Director de Carrera anunciará una nueva hora para dar inicio al nuevo procedimiento de salida, que si las condiciones lo permiten, no debe sobrepasar

los 10 minutos desde el momento en que se presentó la bandera roja. En casos excepcionales el Director de Carrera y el Presidente de Jurado podrá decidir los cambios de horario oportunos para incluir la nueva salida tras la celebración de alguna(s) otra(s) categoría(s).

2. El procedimiento será abreviado, con vueltas de reconocimiento, vuelta de calentamiento, etc.
3. Las condiciones para tomar la nueva salida de una carrera, son las siguientes: Todos los pilotos admitidos en la parrilla inicial podrán tomar parte en la(s) siguiente(s) salida(s) y las posiciones en la parrilla serán las mismas que las de la parrilla inicial.
Las motocicletas pueden ser reparadas y está autorizado el repostaje.

24 PARQUE CERRADO

Al final de una carrera o al final de una carrera que ha sido interrumpida, todas las motocicletas que han terminado la carrera obligatoriamente deberán quedar a disposición de los oficiales durante 30 minutos dentro del parque cerrado. Es responsabilidad de los equipos y de los pilotos asegurarse de que la motocicleta se deposita en el parque cerrado. Se debe habilitar la forma para garantizar que la motocicleta no pueda ser manipulada sin el control de los comisarios técnicos, para que una vez finalizada la última carrera pueda pasar el control técnico correspondiente.

Con excepción de los miembros del Jurado, el Director de Carrera, los oficiales técnicos y los oficiales encargados del parque cerrado, ninguna otra persona puede ser admitida a entrar en el parque, a menos que disponga de autorización del Jurado.

Podrá efectuarse un control técnico con desmontaje a las tres primeras motocicletas y sobre todas aquellas determinadas por el Jurado y/o por el Director Técnico. Los pilotos cuyas motocicletas deban pasar la verificación técnica serán informados y deberán poner a los mecánicos y equipo necesario a disposición de los oficiales técnicos en un plazo máximo de 30 minutos.

25 PUNTOS PARA EL CAMPEONATO Y CLASIFICACION

1. Los puntos serán los obtenidos en cada carrera.
2. Para cada carrera del Campeonato, los puntos serán atribuidos según el siguiente baremo:

Posición	Puntos
1º	25
2º	20
3º	16
4º	13
5º	11
6º	10
7º	9

8º	8
9º	7
10º	6
11º	5
12º	4
13º	3
14º	2
15º	1

Todos los Pilotos que finalicen a partir del 15º cogerán un punto para la clasificación

4. En las categorías que en la misma prueba hayan 2 mangas. Los puntos se otorgarán separadamente por cada manga.
5. En caso de empate a puntos en la clasificación del campeonato, las posiciones finales se decidirán sobre la base de los mejores resultados en las carreras (número de primeros puestos, número de segundo puestos, etc.). En el caso de subsistir el ex aequo se tendrá en cuenta la mejor posición del último resultado.
6. Para establecer la Clasificación Final del Campeonato, contarán todos los puntos obtenidos, no se descontará ninguna manga.
7. Después de cada carrera, se darán premios a los tres primeros clasificados. En las carreras a dos mangas, se hará un solo pódium. Para la clasificación final se sumarán los puntos conseguidos. En caso de empate se tendrán en cuenta los resultados de la segunda manga.

26 INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS PARTICIPANTES

1. Se pueden dar instrucciones del Jurado y del Director de Carrera a los equipos y/o pilotos mediante notificaciones especiales de conformidad a los Reglamentos.

Las notificaciones pueden ser colocadas en el tablón oficial de anuncios o en la pantalla de cronometraje. El hecho de colocarlas en el tablón oficial de anuncios o pantalla de cronometraje será considerado como prueba de entrega.
2. Todas las clasificaciones y resultados de los entrenos y de la carrera, así como todas las decisiones tomadas por los Oficiales, deben ser colocadas en el tablón oficial de anuncios.
El hecho de colocarlas en el tablón oficial de anuncios será considerado como prueba de entrega.
3. Toda comunicación del Jurado o el Director de Carrera, a un equipo o a un piloto debe ser comunicado por escrito. De la misma manera, toda comunicación de un equipo o de un piloto al Jurado o al Director de Carrera debe igualmente hacerse por escrito.

27 PERSONAL DE LOS EQUIPOS EN EL PIT LINE

Por razones de seguridad, las reglas siguientes deben ser estrictamente respetadas:

1. El personal de los equipos no está autorizado a permanecer en el pit-lane durante los entrenos, "warm-up" y carreras de otra categoría que no es la suya, a menos que ellos deban efectuar reglajes en su motocicleta.
2. El personal de los equipos, en la zona de trabajo enfrente de los boxes, está limitado a un máximo de 4 personas por piloto.
3. El personal de los equipos sobre la plataforma de señalización está limitado a un máximo de 4 personas.
4. Por razones de seguridad, no está permitido arrancar los motores de las motocicletas dentro de los boxes (permanentes, box temporal o carpa). Los motores deben arrancarse en el Pit Line u otra localización fuera de los boxes.
5. Por razones de seguridad no está permitido tener el motor en marcha durante el cambio de cualquier rueda.

28 RECLAMACIONES

Media hora, como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de Carrera o a los Comisarios Deportivos (Jurado), acompañando a cada reclamación un depósito de 300 €, y haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de Licencia, el número de salida y el motivo de la reclamación.

Cada reclamación habrá de referirse a un solo caso y deberá ser formulada con carácter individual por el interesado.

Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de 800 €. Si la motocicleta reconocida es conforme, la cantidad de 500 € será destinada al pago de los gastos ocasionados al equipo reclamado.

El pago deberá realizarse al contado en el momento de la reclamación.

En el caso de estimarse como correcta la reclamación por parte del Jurado, el total del depósito será devuelta al reclamante.

Si la pieza de una motocicleta verificada resultase irregular y/o tras la decisión del Jurado subsistiera alguna duda sobre la misma, deberá ser retenida y precintada y/o marcada por los Comisarios Técnicos en presencia del piloto o persona autorizada por este, la pieza se identificara mediante una etiqueta firmada por el Comisario Técnico y el piloto o persona autorizada por este.

En caso de reclamación técnica o si por causa del resultado de una verificación técnica, en el momento en que el Jurado notifique oficialmente por escrito el acuerdo tomado, comunicará asimismo si existe obligación de notificar al Jurado la intención de presentar recurso de apelación contra su decisión (solo en el caso en que la pieza en litigio deba ser precintada). En ese caso, se dispondrá de 30 minutos a partir del momento de la notificación oficial para poder presentar recurso de apelación, en cuyo caso se deberá entregar un depósito de 800€ y presentar en el plazo de 2 días hábiles, ante la Federación, el escrito de recurso correspondiente.

La/s pieza/s motivo de litigio será/n precintada/s según lo expresado anteriormente y enviada/s al Comité de Disciplina y Apelación. La/s pieza/s retenida/s será/n devueltas al cierre de los procedimientos de reclamación o apelación.

No podrá efectuarse ninguna reclamación, ni por tanto recurso de apelación, contra las decisiones del Jurado después de una constatación de hechos, por haber impuesto (o no), una sanción de:

- Paso por Pit Line o por vuelta larga.
- Una descalificación en los entrenamientos o carrera por medio de la bandera negra o la bandera negra con círculo naranja.
- Banco de Potencia

- Peso
- Cronometraje

28.1 Reclamación sobre carburantes

Toda solicitud de control de carburante por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de 1300€ efectuado al Director de Carrera o a los Comisarios Deportivos (Jurado).

El pago deberá realizarse al contado en el momento de la reclamación.

Si el análisis de carburantes da la razón al reclamante, el total del depósito será devuelto al reclamante y el reclamado tendrá que pagar los gastos de todos los controles efectuados.

En el caso de que el análisis de carburante de la razón al reclamado, la parte perdedora deberá pagar los gastos de todos los controles efectuados, deduciendo de estos gastos el importe de 1000 € que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de la reclamación.

La sanción a aplicar por el uso de combustible no autorizado será la DESCLASIFICACION. Nota: Para más información, ver Reglamento de Carburantes, RFME.

https://rfme.com/wp-content/uploads/2022/02/Reglamento_Carburantes2022_RFME_1ene.pdf

29 RECURSO DE APELACION

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento Deportivo en su artículo 119, todo concursante, piloto o pasajero, cualquiera que sea su nacionalidad, podrá recurrir contra las penalizaciones impuestas o las decisiones adoptadas por los Comisarios Deportivos, ante el Comité de Disciplina de la Federación.

Todo recurso deberá ser formulado por escrito, firmado por el interesado y acompañado de un depósito de 800 €.

El derecho de recurso expira a los dos días, después de la fecha de comunicación de la resolución. En el caso de recursos de apelación sobre temas técnicos el plazo y forma de presentar el recurso será el expresado en el artículo anterior.

30 SANCIONES

Tabla básica de sanciones

Infracción	Sanción	Reincidencia
No hacer caso de las banderas, Negra, Circulo naranja, Triangulo Blanco y Negro, Roja	Exclusión	
No hacer caso o Adelantar con Bandera Amarilla	Entreno: perdida de la Vuelta, Carrera: Recular los Puestos adelantados	Exclusión
No respetar la bandera azul	Advertencia	1 Vuelta
Dar otra vuelta, tras ver la bandera a cuadros	4 puestos en parrilla	
No montar, o no montar bien el Transponder	Perdida de los Tiempos	
No respetar la velocidad en Pit-Lane	Art. 18.14	
No respetar el semáforo Rojo de salida de Pit-Lane	Exclusión	
No asistir al Briefing	Perdida 4 puestos en parrilla	
No superar los mínimos del 125% en Entrenos	decisión del Jurado / Exclusión	
No tener retirados los Calentadores antes del cartel de 30"	Use-Pit o 2 Long Lap	
Piloto adelanta en la Salida	Use-Pit	Exclusión
No respetar el paso de salida a Pista, Saltarse la Line blanca	decisión del Jurado / Exclusión	
No estar preparado en la Salida	Salida desde Pit- Lane	
No ingresar la Motocicleta en parque cerrado	Desclasificación	
No poner a disposición 2 Mecánicos + Herramientas	Exclusión	
No dar el peso Mínimo	Normativa de Pesos	
Circular en sentido Contrario al sentido del Circuito	Exclusión	
Conducta Anti Deportiva	Advertencia / Exclusión	
Retirar o manipular, los precintos del Motor. Sin comunicarlo	Perdida del tiempo en entrenos o de la Clasificación en la carrera.	Exclusión del Campeonato

-De todas las sanciones el Jurado según su criterio podrá ajustar la penalización a la peligrosidad de la acción.

-De todas las sanciones el Jurado podrá hacer un seguimiento durante el Campeonato y en caso de reincidencias tomar las medidas necesarias.

Independientemente de las sanciones previstas en el Reglamento Deportivo y Reglamento de Disciplina Deportiva, se contempla además la imposición de sanciones, de puntos, suma de tiempos, correspondiendo al Jurado la decisión de su imposición y cuantía.

31 TRANSPONDERS

Corresponde a los cronometradores indicar la forma y situación de la colocación de los transponders en las motocicletas.

Los pilotos serán los responsables de su buen uso y están obligados a su devolución una vez finalizados los entrenamientos o la carrera según corresponda. La no devolución del transponder o la rotura del mismo, puede acarrear una sanción económica consistente en el importe del material no devuelto.

32 REGLAMENTO TECNICO.

32.1 Reglamento técnico Superbike,

El reglamento técnico valido es el del campeonato de España de la categoría Superbike del año en curso.

https://rfme.com/wp-content/uploads/2023/02/2023_Superbike_Tecnico_1enero.pdf

32.2 Reglamento técnico Supersport.

El reglamento técnico valido es el del campeonato de España de Supersport i Supersport Next Generación del año en curso.

https://rfme.com/wp-content/uploads/2023/02/2023_Supersport_Next_Generation_Tecnico_1enero.pdf

32.3 Reglamento técnico SSP-300.

El reglamento técnico valido es el del campeonato de España de SSP 300 del año en curso.

https://rfme.com/wp-content/uploads/2023/03/2023_Supersport300_Tecnico_20marzo.pdf

32.4 Reglamento técnico Copas Yamaha 300 y 125.

Ver anexos nº 1 y nº 2

32.6 Normativa de cascos.

Los reglamentos validos son los de la RFME del año en curso.

https://rfme.com/wp-content/uploads/2022/02/Normativa_Cascos2022_RFME_1ene.pdf

33 ANEXO-1

REGLAMENTO YAMAHA YZF-R3



Ultima modificación: 07/03/2023

ÍNDICE

Artículo 1. Generalidades	4
Artículo 2. Seguridad	4
Artículo 3. Parte Motor	5
Motor	5
Inyección	5
Escape	5
Embrague	6
Cambio	6
Aceite motor	6
Encendido	6
Mantenimiento del motor	7
Artículo 4. Sistema eléctrico	8
Transponder de cronometraje	8
Sistema de adquisición de datos	9
Ecu de inyección	9
Shifter	9
Luz de lluvia	10
Artículo 5. Parte ciclo	11
Chasis	11
Basculante	11
Amortiguador de dirección	11
Horquilla	11
Amortiguador	12
Frenos	12
Protector de freno	12
Llantas y neumáticos	12
Manetas y estriberas	13
Semimanillares	13
Artículo 6. Parte técnica	14
Combustible	14
Pesos	14
Desarrollos	15
Artículo 7. Imagen	16
Pilotos:	16
Carpas / Boxes:	16
Motocicletas:	17
Sanciones:	17
Espacios publicitarios disponibles:	18
Normativa Dorsales 2023	20
Tabla Sonometría 2023	20

COPA

TEMPORADA 2023



Normativa de Cascos	20
NORMAS DE CONVIVENCIA	21
HORARIOS	22
INSTALACIONES	23
ASISTENCIA TÉCNICA ETG	24
ASISTENCIA DEL TUTOR DE LA MOTOCICLETA FUNCIONES Y OBLIGACIONES	24
PROCEDIMIENTO DE CAMBIO DE NEUMÁTICOS	25

La Federació Catalana de Motociclisme convoca la Copa Yamaha bLU Cru R3 2023 que se regirà de acuerdo con la normativa siguiente: Reglamento técnico.

Todo lo que no esté autorizado y precisado en este reglamento queda totalmente prohibido.

Todo el recambio debe ser suministrado por ETG.

Artículo 1. Generalidades

Únicamente serán admitidas las motocicletas que el número de chasis y motor corresponda con las suministradas por ETG Racing. No se permite la modificación ni preparación de ninguna pieza que ETG Racing haya entregado al piloto, salvo indicadas a continuación, anexadas a este reglamento o futuras actualizaciones.

- Yamaha YZF-R3 2022 - 2023.

Artículo 2. Seguridad

Todos los puntos incluidos en este artículo son obligatorios:

- El depósito de combustible deber estar relleno con un material retardante de fuego (Explosafe).
- El uso de protector de freno (ver artículo 5.7. protector freno).
- El uso de tapas protectoras de motor, deben estar en buen estado.
- La instalación de un protector de cadena y un protector de piñón.
- Todos los tapones de aceite del motor deberán ir debidamente precintados (ver manual).
- El uso de depósitos de sobrante para agua destilada.
- El puño del gas debe volver a su posición inicial por sí mismo y además debe de estar en perfecto estado tanto mecánico como visual.
- El interruptor de parada y el interruptor de contacto deben estar situados en el manillar en perfecto estado de funcionamiento, además en perfecto estado de montaje.
- No podrá haber aristas vivas de metal, plástico u otros elementos que deberán ser lijados o redondeados.
- El uso de luz trasera (color rojo fijo) en carreras de lluvia.
- El uso de todo el kit de carenado incluida la quilla con tapón.
- Queda totalmente prohibido el uso de cualquier dispositivo de grabación (cámaras Go Pro).
- También queda prohibido la instalación de un soporte de cámaras en el casco del piloto.

Artículo 3. Parte Motor

Motor

El motor debe estar debidamente sellado con el precinto de anti manipulación por el personal de ETGRACING para asegurar la igualdad de la copa.

Queda totalmente prohibido correr con un motor sin precinto de anti manipulación.

En caso de rotura de precinto, y/o manipulación, el piloto debe alquilar un motor totalmente precintado al personal de ETG para la carrera.

En caso de rotura del precinto el motor se verificará en las instalaciones de ETG Racing y se deberá abonar una sanción económica de 600 € + IVA.

En el motor no se permite ninguna manipulación, a excepción del tornillo de drenaje, tornillo de llenado y sistema de embrague. Deberá permanecer tal y como se entrega junto con la motocicleta.

El motor se suministrará precintado, en ningún caso está permitido eliminar los precintos.

Se procederá al control de precintos de motor durante la verificación técnica de cada carrera, al igual que en cada evento de Test oficial de la Copa.

Solo se efectuarán los mantenimientos y sustitución de piezas siguiendo el cuadro de kilometraje o por rotura. Los mantenimientos de los motores se procederán únicamente en las instalaciones de ETG Racing.

Inyección

Solo esta permitido el uso del cuerpo de inyección original.

No se permite manipular el sistema de inyección.

Escape

Solo esta permitido el uso de los siguiente escapes:

Modelo 2022-2023 – AKRAPOVIC

No se admiten modificaciones de las medidas originales.

Embrague

Solo se permite el embrague de serie.

No se permite modificar discos, ni muelles.

Se permite hacer substitución y mantenimiento del sistema de embrague por material nuevamente original.

Cambio

No está permitido ningún tipo de manipulación ni modificación del cambio de serie.

En caso de mantenimiento o sustitución del sistema de cambio, solo está permitido por el personal de ETG.

Aceite motor

Solo está permitido el uso del aceite oficial de la Copa ETG Yamalube 10W40

Se verificará el nivel MÍNIMO de aceite.



Encendido

Solo está permitido el encendido original suministrado por ETG RACING y este no puede ser modificado en ningún caso, ni ningún elemento que lo componga.

Además, queda totalmente prohibido alterar o modificar el encendido y su posición.

Solo está permitido la bujía NGK LMAR8A-9.

Mantenimiento del motor

El mantenimiento del motor solo se podrá hacer por el personal de ETG y en las instalaciones de Girona.

El coste de la mano de obra será gratuito con un máximo de tres mantenimientos por temporada. Solo se procederá a la sustitución de piezas según la tabla adjunta en el manual.

Todos los mantenimientos de motor que se realicen serán acorde con la tabla de mantenimientos.

Según establecido, se ha determinado que es necesario un mantenimiento de motor cuando la motocicleta llegue a los siguientes kms:

	SUSTITUIR		MANTENIMIENTOS ETG			
	Cada 300 km	Cada 750 km	1.500 km	3.000 km	4.500 km	6.000 km
Filtro aceite		X	X	X	X	X
Bujía		VERIFICAR	X	X	X	X
Cadena		X	X	X	X	X
Pistón y juntas						X
Cilindro						(12.000Km)
Válvulas y asientos						(12.000Km)
Muelles de válvulas						X
Árbol de levas						(12.000Km)
Puentes de válvulas						(12.000Km)
Cigüeñal - Bieles						(12.000Km)
Embrague		VERIFICAR				
Discos de embrague		VERIFICAR	X	X	X	X
Filtro de aire	LIMPIAR			X		X
Filtro gasolina		VERIFICAR	X		X	
Reglaje de válvulas				VERIFICAR		VERIFICAR
Aceite	VERIFICAR		X	X	X	X
Agua refrigerante	VERIFICAR		X	X	X	X

Artículo 4. Sistema eléctrico

El sistema eléctrico debe permanecer en todo momento igual que el original suministrado por ETG.

Está totalmente prohibido añadir cualquier equipamiento suplementario que no venga de origen con la motocicleta.

No está permitido retirar ningún elemento que no esté específicamente indicado en el presentereglamento.

Se entiende por original todas aquellas piezas que la moto homologada llevaba en el momento de su venta por parte de ETG Racing.

Las centralitas serán sorteadas al inicio del evento oficial (domingo). Cada piloto tendrá una centralita para todo el día oficial de carreras hasta la siguiente carrera.

Las centralitas tendrán un código. El personal de ETG llevará el registro de cada centralita durante todo el campeonato. Además, este no puede ser modificado.

Los móviles están prohibidos

Los equipos de grabación de imágenes están totalmente prohibidos. Solo podrán utilizarse cuando la organización lo estime.

4.1. Transponder de cronometraje

El transponder de cronometraje deberá estar colocado en la motocicleta en la posición, lugar y orientación indicada por el Oficial de Cronometraje que entregue él mismo.

La sujeción del soporte del transponder, que es obligatorio, debe ser efectiva con bridas; la sujeción con velcro o cinta adhesiva únicamente no está autorizada.

Debe colocarse el pasador o brida para la sujeción del transponder al soporte.

No está autorizada ninguna manipulación del transponder.

El Comisario Técnico verificará la correcta ubicación del mismo y no dará el visto bueno a las motocicletas que no lleven una fijación correcta del transponder y su soporte.

4.2. Sistema de adquisición de datos

El sistema de adquisición de datos permitido y homologado es Mychron 5, EVO5, MXM o SOLO2; del fabricante AIM.

El piloto que tenga o que disponga de dicho sistema se le bloqueara el acceso con un código cifrado por ETG RACING, durante el sábado y domingo de competición.

La telemetría completa está **prohibida**. Solo se permitirá el montaje de manera aleatoria por parte del personal de ETG que lo utilizará únicamente para el análisis técnico de la Copa.

Queda totalmente prohibido la descarga de datos a cualquier persona ajena a la organización. (los datos adquiridos durante el evento seguirán almacenados en el sistema para libre descarga posterior al evento).

La interpretación de este reglamento es del comisario técnico de la prueba y de la comisión técnica de la F.C.M.

Toda la información resultante del data logger (Mychron 5, EVO5, MXM o SOLO2), será para uso personal del Piloto. En ningún caso se aceptará, como prueba de una reclamación.

4.3. Ecu de inyección

Las motocicletas llevan una ECU suplementaria que no se permite alterar de ningún modo.

- Para los modelos 2022 / 2023 se incorpora una ECU STD.

4.4. Shifter

El shifter debe ser suministrado por ETG.

El shifter, solo está homologado el de la Copa, no se permite modificar, ni sustituir el shifter.

No está permitido añadir, ni eliminar ningún elemento especificado en este reglamento.

La ECU original de la motocicleta viene marcada por una numeración ETG. No se permite modificar la ECU ni sustituirla.

Siempre que aparezcan alteraciones o manipulación, el director de carrera tomara una decisión sobre la penalización.

4.5. Luz de lluvia

Todas las motocicletas **DEBEN** tener una luz roja en funcionamiento en la parte trasera del asiento, para ser usada durante las carreras en mojado o en las de baja condiciones de visibilidad. Esta luz ya viene instalada en la motocicleta.

La luz trasera de seguridad debe cumplir con lo siguiente:

- La dirección de la luz debe ser paralela a la línea central de la motocicleta (dirección de marcha) y debe ser claramente visible desde detrás, al menos 15 grados desde la izquierda o derecha de la línea central de la motocicleta.
- Tanto la fijación como el modelo de luz no se puede alterar de aquella entregada con la motocicleta.
- La potencia/luminosidad debe ser equivalente a 10-15W (incandescente) o 0,8-5W (led).
- La luz debe poder ser encendida y apagada por el piloto.

Artículo 5. Parte ciclo

Chasis

El chasis debe ser el original suministrado por ETG. No se permite ninguna modificación excepto reparaciones de soldadura.

Basculante

El basculante debe ser el original suministrado por ETG. No se permite ninguna modificación de ningunosde sus componentes que no sean originales.

Amortiguador de dirección

Se permite el uso del amortiguador de dirección de la marca Bitubo **ref: KIT192A1** suministrado por ETG

Horquilla

Solo está permitido utilizar la horquilla original mas el kit de cartucho de la marca Bitubo **ref: Y0159JBH01V1W0** suministrado por ETG.

Al sistema de suspensión se le puede realizar el mantenimiento y la modificación según información anexa:

- Los muelles de la suspensión delantera de serie son:
 - **Muelle 1** K: 0,75 N/mm
- Los muelles del kit Bitubo que se pueden montar son:

MUELLES DELANTEROS HOMOLOGADOS								
MUELLE	K: 0.6	K: 0.65	K: 0.7	K: 0.775	K: 0.8	K: 0.85	K: 0.9	K: 0.95
BITUBO	MX85	MX86	MX87	MX88	MX74	MX76	MX78	MX80

Está prohibido la modificación o reglaje de la suspensión por ninguna empresa o miembro externo a ETG RACING.

La altura de barras (geometría de la motocicleta) se puede modificar.

La cámara de aire de la horquilla se puede modificar según parámetros del manual proporcionado por ETG RACING.

Amortiguador

La motocicleta se suministra con el amortiguador Bitubo ref: **Y0150XXT71** suministrado por ETG.

El sistema de suspensión no puede ser manipulado por empresas externas a ETG.

Al sistema de suspensión se le puede realizar el mantenimiento y la modificación según información anexa:

- Los muelles del kit Bitubo que se pueden montar son:

MUELLES TRASEROS HOMOLOGADOS

MUELLE	K: 12.5	K: 13.0	K: 14.0	K: 15.0	K: 16.0	K: 17.0	K: 17.0	K: 18.0
BITUBO	W150K12501	W150K13001	W150K14001	W150K15001	W150K16001	W150K17001	W150K17002	W150K18001

Frenos

El sistema de freno utilizado será el entregado con la motocicleta:

- Latiguillo delantero JJUAN RACING modelo Homologado ETG Racing.
- Latiguillo trasero JJUAN RACING modelo Homologado ETG Racing.
- Pinza y bomba de freno delantera originales o suministradas por ETG.
- Pinza y bomba de freno trasera originales o suministradas por ETG.
- Pastillas de freno original (Ref. 1WD-25806-0000 / 1WD-25805-0000) o de la marca SBS suministradas por ETG (Ref. 931HS / 932HF).

Protector de freno

Solo están permitidos los protectores de freno suministrados por ETG Racing.

El protector homologado para semis originales es el original de Yamaha.

El protector homologado para semis ITR es el Polini.

Llantas y neumáticos

Llantas originales Yamaha.

Neumáticos, en seco únicamente se permite la utilización de 2 juegos “nuevos o usados” entre entrenos oficiales y carrera de un mismo fin de semana, serán marcados obligatoriamente con unos Stickers (adhesivos) que se entregarán en las verificaciones técnicas, no hacer uso de los mismos conllevará la pérdida de los tiempos en entrenos o la exclusión de la carrera. El responsable de la colocación es el tutor de la moto.

Lo mismo se aplica a los neumáticos de lluvia.

Los neumáticos deben ser los suministrados por ETG, con el sello pertinente.

Hay dos tipos de juegos de neumáticos disponibles para la Yamaha R3 suministrados por ETG los slick i los rain.

- **Neumático delantero slick Dunlop 110/70R-17 Tipo KR109 Compuesto: MS1**
- **Neumático trasero slick Dunlop 140/70R-17 Tipo KR108 Compuesto: MS1 (-30º pista) /MS0 (+30º Pista)**
- **Neumático delantero rain Dunlop KR189 WA**
- **Neumático trasero rain Dunlop KR389 WA**

Manetas y estribas

Las manetas deberán ser las entregadas con la motocicleta no se permite el cambio de maneta, ni soportede maneta distintas al modelo original.

Solo se permite el modelo de estribas regulables suministradas con la motocicleta, no se admitirán estribas de distinta procedencia.

Semimanillares

Solo están permitidos los de serie. O en su defecto, los ITR homologados por la Copa.



Semis ITR

Semi izquierdo de serie

Semi derecho de serie

Artículo 6. Parte técnica

6.1. Combustible

Solo esta permitido el uso de combustible suministrado por ETG Racing en el mismo evento: PANTA (FULL OCTAN), el día oficial (Domingo).

No está permitido añadir algún aditivo en el combustible.

6.2. Pesos

El peso de la moto en vacío es de **142 Kg**.

Los pilotos que no superen el peso estipulado de **60 kg** (con toda la equipación), al terminar la prueba, su motocicleta deberá tener un peso mínimo **147 Kg**.

El peso máximo de lastre será de **5 Kg**.

No hay tolerancias

El peso verificado será el total del piloto con todo el equipamiento y protecciones más el peso de la motocicleta, incluyendo depósito de carburante, combustible, agua y otros líquidos, además de cualquier elemento complementario fijado a la motocicleta, como el emisor de cronometraje, etc ..

Durante los entrenamientos se podrán efectuar controles de peso aleatorios en la zona designada por el Jefe de los Comisarios Técnicos, así como al final de la carrera.

Al finalizar los entrenamientos y la carrera el Piloto no está permitido de beber o realizar cualquier operación que pueda ser suspicaz de aumentar el peso, en la motocicleta no se podrá realizar ninguna operación, hasta depositarla en el parque cerrado y haberse asegurado de que no corresponde realizar el control de peso.

6.3. Desarrollos

La cadena de transmisión de paso 420 no se puede sustituir por otro modelo más estrecho. Si se puede modificar la cantidad de eslabones.

Los piñones y coronas deben de ser los originales suministrados por ETG.

La elección de desarrollo es libre.

Artículo 7. Imagen

Todos los participantes de la Copa Yamaha Blu Cru, están obligados a cumplir los siguientes requisitos.

Pilotos:

- Durante los días de la competición, los pilotos deberán hacer uso del uniforme de la Copa y cualquier otro elemento de imagen entregado por la organización.
- No se autoriza el uso de publicidad, ropa ni material promocional de otras marcas de motocicletas que no sean Yamaha o que puedan ser competencia de alguno de los colaboradores o patrocinadores de la Copa.
- El equipamiento del piloto, formado por casco, **mono oficial**, guantes y botas debe presentar buen estado. Un excesivo deterioro o daño de cualquiera de estos componentes comportará la aplicación de una sanción o exclusión de la competición.
- Esta totalmente prohibido llevar ropa y equipación de moto de otras escuelas de pilotaje
- No se permite el uso de la imagen Yamaha ni de los patrocinadores de la Copa que no sea el autorizado o proporcionado por la organización.

Carpas / Boxes:

- El espacio en las carpas será el asignado por ETG RACING.
- No se permite la creación de espacios reservados con paneles, cintas, bancos ni con cualquier otro elemento.
- En todo momento se mantendrá un estricto orden y limpieza del área asignada en el box. El responsable de tener la zona asignada en buenas condiciones es el tutor y el piloto. El incumplimiento de estas normas resultará en una sanción para el piloto.
- No está autorizado el uso de elementos publicitarios o promocionales contrarios a los intereses de la Copa.
- El personal de apoyo de los pilotos (mecánico, familia, etc.) no podrá tener acceso a la carpa ni al pitlane si viste ropa o material promocional de otras marcas que no sean Yamaha.
- Es de obligado uso cualquier material publicitario suministrado por parte de la organización, lubricantes, adhesivos, paraguas, etc.

- No se permite el uso de la imagen Yamaha ni de los patrocinadores de la Copa que no sea el autorizado o proporcionado por la organización.
- No se permiten carros de herramientas en el espacio de la carpa. Solo está permitido, una caja pequeña de herramientas necesarias para la motocicleta.
- **Esta totalmente prohibido fumar o bebidas alcohólicas dentro de TODO EL RECINTO de la Copa.**

Motocicletas:

- No se autoriza ningún tipo de alteración de la imagen de las motocicletas que no esté incluido en este documento.
- Los únicos espacios autorizados para incorporar patrocinadores personales, serán los especificados en este documento.
- No está autorizado el empleo de componentes o piezas que no sean las originales o homologadas.
- No está permitida la eliminación de ningún componente original, incluida la tornillería.
- La motocicleta debe estar limpia en todo momento y en buen estado de conservación. En caso de caída, la organización determinará las actuaciones a llevar a cabo para volver a salir a pista.
- Los responsables de la Copa Yamaha Blu Cru pueden requerir la sustitución de componentes dañados que puedan afectar a la seguridad o a la imagen de la competición. Si estos no son sustituidos o reparados antes de la siguiente salida a pista, se aplicarán las sanciones incluidas en este documento.
- Los dorsales Deberán ser acordes al Anexo "Normativa de Dorsales" en el R. Técnico del CMV. No se permitirán números con dibujos extraños.
- La organización se reserva el derecho de incorporar los cambios de imagen que considere oportunos así como la inclusión de patrocinadores de la Copa.

Sanciones:

En caso de incumplir con los requerimientos de imagen.

NÚMERO DE AMONESTACIONES ACUMULADAS	SANCIÓN APLICADA
1	Ninguna
2	Pérdida de 1 puesto en la clasificación de carrera.
3	Pérdida de 2 puestos en la clasificación de carrera.
4	Pérdida de 5 puestos en la clasificación de carrera.
5	Pérdida de 5 puestos en la clasificación general.
6	Prohibición de tomar parte en entrenos clasificatorios ni en competición

Espacios publicitarios disponibles:



Los únicos espacios disponibles para los sponsors son los delimitados en **rojo**.

La organización de la Copa se compromete entregar el recambio, los componentes o los vinilos necesarios para garantizar el perfecto funcionamiento, imagen y mantenimiento de las motocicletas en cada una de las carreras previstas en el calendario.

En cualquier caso no se podrá garantizar la entrega en carrera si no son solicitados con un mínimo de 2 semanas previas a la competición.

Normativa Dorsales 2023

Solo serán admitidos los dorsales entregados por parte de la Organización.

CATEGORIA	FONDO	DORSAL
YAMAHA YZF-R3	BLANCO	AZUL

Tabla Sonometría 2023

CATEGORIA	Db/A	RPM.
YAMAHA YZF-R3	107 (+3db/A)	Max. Rpm.

Solo se permitirá la Tolerancia (+3 db/A) en la comprobación de final de carrera, en el resto de comprobaciones la tolerancia es (+ 0db/A)

La medida se tomará según método FIM 2 metros MAX.

Normativa de Cascos

https://fedemoto.info/ImgFCK/file/2016/Carburantes_Cascos/Normativa_Cascos2016_RFME.pdf

NORMATIVA DE CONVIVENCIA



NORMAS DE CONVIVENCIA

HORARIOS

La entrada en el recinto se realizará una vez se acabe de instalar al completo y los técnicos de ETG den su autorización.

El montaje del recinto se realizará el sábado entre las 8:30h y 9:30h.

Los servicios de los integrantes de la organización de ETG, estarán disponibles una vez terminado el montaje de la estructura de la COPA.

Habrà un horario de cierre del recinto, no se podrá disponer del recinto durante la noche (salvo excepciones).

Tras la finalización de la última tanda, se deberá retirar todos los objetos personales del piloto y acompañantes (moto, equipamiento, caja herramientas...) y dejar la zona asignada en perfectas condiciones de limpieza y orden.

Los cambios en los ajustes de la motocicleta propuestos en horario de la parada para comer, serán responsabilidad del padre en realizarlos. Siempre que no sea un cambio propuesto por la organización de ETG, que entonces serán ellos los encargados de llevarlo a cabo.

El horario del cambio de neumáticos será de 15:00 a 18:00.

INSTALACIONES

El equipo de ETG instalará una red eléctrica con un punto de luz por cada carpa (cada 4 pilotos), se recomienda que cada piloto tenga su propia "alargo" o "regleta" de 3m. aprox.

Se recomienda traer generadores de electricidad para los calentadores (para posibles imprevistos en la red eléctrica que proporciona el circuito).

En caso necesario, se dispondrá de iluminación en el recinto.

Se dispondrá de lugares de recogida de basura.

El circuito proporciona bidones para reciclaje del aceite.

Se dispondrá de un punto de aire comprimido. (se recomienda traer compresores para posibles imprevistos).

Cada piloto dispondrá de un lugar asignado con una silla y una estantería para colocar sus pertenencias (casco, guantes y bebida energética o agua), se ruega mantener la zona limpia.

No está permitido el uso de la estantería para almacenar herramientas, bebidas alcohólicas u otros alimentos poco nutritivos para un deportista.

El recinto solo será un lugar de acogida para piloto, moto y responsable técnico, no se permite el estacionamiento de sillas, mesas y personal no autorizado, no se puede hacer picnic.

Dadas las limitaciones de espacio no se permiten carros de herramientas ni bancos de trabajos, se recomienda disponer solo de las herramientas necesarias para el mantenimiento de la moto, (caja de 60 x 40 cm aprox).

Es necesario para una buena convivencia el orden y respeto, no ocupar espacio de otros pilotos, por lo tanto intentaremos que nuestros caballetes y calentadores se encuentren dentro de nuestro lugar asignado.

Una vez salimos a pista, los caballetes y calentadores deben estar recogidos.

ETG dispondrá de una serie de herramientas genéricas, radiales, extractores, taladro, pistola neumática etc. que se podrán utilizar llegado el caso, bajo la tutela de un integrante de ETG

ASISTENCIA TÉCNICA ETG

Por cada 3 - 6 pilotos, habrá asignado un mecánico de ETG que dará consejo y apoyo al responsable de la parte técnica de cada moto.

Dicho mecánico asignado, tiene como función:

- Asesorar y ayudar al padre en caso de avería o caída.
- Realizar la toma de datos sobre la moto.
- Cambio de neumáticos

Cada sábado se instalará por sorteo un sistema de telemetría en las dos categorías, la finalidad será de recopilar datos para todos los integrantes de la copa.

Se dispondrá de un stock de recambio para poder atender las necesidades de cada moto.

El pago se podrá realizar tanto en efectivo como en tarjeta de crédito.

ASISTENCIA DEL TUTOR DE LA MOTOCICLETA FUNCIONES Y OBLIGACIONES

El padre es el responsable de:

- Poner y quitar calentadores. Recoger y ordenar calentadores y caballetes al salir a pista.
- Poner gasolina. Tener garrafas para adquirir la gasolina homologada de la copa.
- Mantener la moto limpia y en buen estado.
- Tomar las presiones de los neumáticos tanto a la entrada como a la salida de pista.
- Cambiar el desarrollo (piñón y corona).
- El domingo, llevar el CDI al briefing.
- Que el piloto asista a tiempo al Briefing y al sorteo de CDIs.
- Recoger e instalar el transponder y devolverlo al finalizar el día.
- Que la moto cumpla las condiciones para pasar las verificaciones técnicas.
- Llevar la moto a verificaciones.

- Llevar el caballete trasero al parque cerrado al finalizar cada sesión.
- Asegurarse que el conjunto moto + piloto cumpla con el peso mínimo establecido.
- Mantener la limpieza general del espacio asignado.
- Reciclar neumáticos y aceites usados.
- El estado y preparación para que la motocicleta este lista en horario previsto de salida a pista.

PROCEDIMIENTO DE CAMBIO DE NEUMÁTICOS

Se dispondrá de un documento en el cual se determinará el orden por turnos de los cambios de neumáticos.

Dicho documento lo gestionará el recambista de la copa.

Los cambios de neumáticos serán de 15:00 a 18:00.

La responsabilidad del padre es llevar los neumáticos en su turno. Si no esta cuando le toque el turno lo perderá y su turno pasará al final de la lista.

La responsabilidad del padre es llevarse los neumáticos usados. Esta totalmente prohibido dejarlos tirados por el recinto.

En caso de realizar un cambio de neumáticos por otro juego usado el precio de mano de obra será de 10 € por neumático.

REGLAMENTO TÉCNICO

YAMAHA YZF R 125 bLU cRU CUP



ÍNDICE

Artículo 1. Generalidades	3
Artículo 2. Seguridad.....	3
Artículo 3. Parte Motor	4
3.1. Motor	4
3.2. Inyección	4
3.3. Escape	4
3.4. Embrague	4
3.5. Cambio	5
3.6. Aceite motor.....	5
3.7. Encendido.....	5
3.8. Mantenimiento del motor.....	6
Artículo 4. Sistema eléctrico.....	7
4.1. Transponder de cronometraje	7
4.2. Sistema de adquisición de datos.....	8
4.3. Ecu de inyección	8
4.4. Shifter.....	8
4.5. Luz de lluvia	9
Artículo 5. Parte ciclo	10
5.1. Chasis	10
5.2. Basculante	10
5.3. Amortiguador de dirección.....	10
5.4. Horquilla.....	10
5.5. Amortiguador	10
5.6. Frenos.....	11
5.7. Protector de freno	11
5.8. Llantas y neumáticos.....	11
5.9. Manetas y estriberas.....	11
5.10. Semimanillares.....	12
Artículo 6. Parte técnica	13
6.1. Combustible.....	13
6.2. Pesos	13
6.3. Desarrollos.....	14
Artículo 7. Imagen	15

La Federació Catalana de Motociclisme convoca la Copa Yamaha bLU cRU 2023 que se regirá de acuerdo con la normativa siguiente: Reglamento técnico.

Todo lo que no esté autorizado y precisado en este reglamento queda totalmente prohibido.

Todo el recambio debe ser suministrado por ETG.

Artículo 1. Generalidades

Únicamente serán admitidas las motocicletas que el número de chasis y motor corresponda con las suministradas por ETG Racing. No se permite la modificación ni preparación de ninguna pieza que ETG Racing haya entregado al piloto, salvo indicadas a continuación, anexas a este reglamento o futuras actualizaciones.

- Yamaha YZF R 125 2020 - 2022.

Artículo 2. Seguridad

Todos los puntos incluidos en este artículo son obligatorios:

- El depósito de combustible deber estar relleno con un material retardante de fuego (Explosafe).
- El uso de protector de freno (ver artículo 5.7. protector freno).
- El uso de tapas protectoras de motor, deben estar en buen estado.
- La instalación de un protector de cadena y un protector de piñón.
- Todos los tapones de aceite del motor deberán ir debidamente precintados (ver manual).
- El uso de depósitos de sobrante para agua destilada.
- El puño del gas debe volver a su posición inicial por sí mismo y además debe de estar en perfecto estado tanto mecánico como visual.
- El interruptor de parada y el interruptor de contacto deben estar situados en el manillar en perfecto estado de funcionamiento, además en perfecto estado de montaje.
- No podrá haber aristas vivas de metal, plástico u otros elementos que deberán ser lijados o redondeados.
- El uso de luz trasera (color rojo fijo) en carreras de lluvia.
- El uso de todo el kit de carenado incluida la quilla con tapón.
- Queda totalmente prohibido el uso de cualquier dispositivo de grabación (cámaras Go Pro).
- También queda prohibido la instalación de un soporte de cámaras en el casco del piloto.

Artículo 3. Parte Motor

3.1. Motor

- El motor debe estar debidamente sellado con el precinto de anti manipulación por el personal de ETG RACING para asegurar la igualdad de la copa.
- Queda totalmente prohibido correr con un motor sin precinto de anti manipulación.
- En caso de rotura de precinto, y/o manipulación, el piloto debe alquilar un motor totalmente precintado al personal de ETG para la carrera.
- En caso de rotura del precinto el motor se verificará en las instalaciones de ETG Racing y se deberá abonar una sanción económica de 250 € + IVA.
- En el motor no se permite ninguna manipulación, a excepción del tornillo de drenaje, tornillo de llenado y sistema de embrague. Deberá permanecer tal y como se entrega junto con la motocicleta.
- El motor se suministrará precintado, en ningún caso está permitido eliminar los precintos.
- Se procederá al control de precintos de motor durante la verificación técnica de cada carrera, al igual que en cada evento de Test oficial de la Copa.

-
1. Los mantenimientos de los motores se procederán únicamente en las instalaciones de ETG RACING.
 2. Solo se efectuarán los mantenimientos y sustitución de piezas siguiendo el cuadro de Kilometraje.
-

3.2. Inyección

- Solo esta permitido el uso del cuerpo de inyección original.
- No se permite manipular el sistema de inyección.

3.3. Escape

Solo esta permitido el uso de los siguiente escapes:

- Modelo 2019-2020: Malossi
- Modelo 2021-2022-2023: Arrow

No se admiten modificaciones de las medidas originales.

3.4. Embrague

- Solo se permite el embrague de serie.
- No se permite modificar discos, ni muelles.
- Se permite hacer sustitución y mantenimiento del sistema de embrague por material nuevamente original.

3.5. Cambio

- No está permitido ningún tipo de manipulación ni modificación del cambio de serie.
- En caso de mantenimiento o sustitución del sistema de cambio, solo esta permitido por el personal de ETG.

3.6. Aceite motor

- Solo está permitido el uso del aceite oficial de la Copa ETG **MOTUL 300V 10W40.**



- Se verificará el nivel MÍNIMO de aceite.



3.7. Encendido

- Solo está permitido el encendido original suministrado por ETG RACING y este no puede ser modificado en ningún caso, ni ningún elemento que lo componga.
- Además, queda totalmente prohibido alterar o modificar el encendido y su posición.
- Solo está permitido la bujía NGK MR8E-9.

3.8. Mantenimiento del motor

- El mantenimiento del motor solo se podrá hacer por el personal de ETG y en las instalaciones de Girona.
- El coste de la mano de obra será gratuito con un máximo de tres mantenimientos por temporada. Solo se procederá a la sustitución de piezas según la tabla adjunta en el manual.
- Todos los mantenimientos de motor que se realicen serán acorde con la tabla de mantenimientos.
- Según establecido, se ha determinado que es necesario un mantenimiento de motor cuando la motocicleta llegue a los siguientes kms:
 - 1500 Km
 - 3000 Km
 - 4500 Km
 - 6000 Km
 - 7500 Km
 - 9000 Km
 - 10500 Km
 - 12000 Km

Artículo 4. Sistema eléctrico

- El sistema eléctrico debe permanecer en todo momento igual que el original suministrado por ETG.
- Está totalmente prohibido añadir cualquier equipamiento suplementario que no venga de origen con la motocicleta.
- No está permitido retirar ningún elemento que no esté específicamente indicado en el presente reglamento.
- Se entiende por original todas aquellas piezas que la moto homologada llevaba en el momento de su venta por parte de ETG Racing.
- Las centralitas serán sorteadas al inicio del evento oficial (domingo). Cada piloto tendrá una centralita para todo el día oficial de carreras hasta la siguiente carrera.
- Las centralitas tendrán un código. El personal de ETG llevará el registro de cada centralita durante todo el campeonato. Además, este no puede ser modificado.
- Los móviles están prohibidos
- Los equipos de grabación de imágenes están totalmente prohibidos. Solo podrán utilizarse cuando la organización lo estime.

4.1. Transponder de cronometraje

- El transponder de cronometraje deberá estar colocado en la motocicleta en la posición, lugar y orientación indicada por el Oficial de Cronometraje que entregue él mismo.
- La sujeción del soporte del transponder, que es obligatorio, debe ser efectiva con bridas; la sujeción con velcro o cinta adhesiva únicamente no está autorizada.
- Debe colocarse el pasador o brida para la sujeción del transponder al soporte.
- No está autorizada ninguna manipulación del transponder.
- El Comisario Técnico verificará la correcta ubicación del mismo y no dará el visto bueno a las motocicletas que no lleven una fijación correcta del transponder y su soporte.

4.2. Sistema de adquisición de datos

- El sistema de adquisición de datos permitido y homologado es mychron 5 o solo 2.
- El piloto que tenga o que disponga de dicho sistema se le bloqueará el acceso con un código cifrado por ETG RACING, durante el sábado y domingo de competición.
- La telemetría completa está **prohibida**. Solo se permitirá el montaje de manera aleatoria por parte del personal de ETG que lo utilizará únicamente para el análisis técnico de la Copa.
- Queda totalmente prohibido la descarga de datos a cualquier persona ajena a la organización. (los datos adquiridos durante el evento seguirán almacenados en el sistema para libre descarga posterior al evento).
- La interpretación de este reglamento es del comisario técnico de la prueba y de la comisión técnica de la F.C.M
- Toda la información resultante del data logger (mychron 5 o solo 2), será para uso personal del Piloto. En ningún caso se aceptará, como prueba de una reclamación.

4.3. Ecu de inyección

- Las motocicletas llevan una ECU suplementaria que no se permite alterar.
 - Para los modelos 2019 / 2020 se incorpora una ECU MALOSI.
 - En los modelos de 2021 / 2022 / 2023 se incorpora una ECU GET.

4.4. Shifter

- El shifter debe ser suministrado por ETG.
- El shifter, solo está homologado el de la Copa, no se permite modificar, ni sustituir el shifter.
- No está permitido añadir, ni eliminar ningún elemento especificado en este reglamento.
- La ECU original de la motocicleta viene marcada por una numeración ETG. No se permite modificar la ECU ni sustituirla.
- Siempre que aparezcan alteraciones o manipulación, el director de carrera tomara una decisión sobre la penalización.

4.5. Luz de lluvia

- Todas las motocicletas **DEBEN** tener una luz roja en funcionamiento en la parte trasera del asiento, para ser usada durante las carreras en mojado o en las de baja condiciones de visibilidad. Esta luz ya viene instalada en la motocicleta.
- La luz trasera de seguridad debe cumplir con lo siguiente:
 - La dirección de la luz debe ser paralela a la línea central de la motocicleta (dirección de marcha) y debe ser claramente visible desde detrás, al menos 15 grados desde la izquierda o derecha de la línea central de la motocicleta.
 - Tanto la fijación como el modelo de luz no se puede alterar de aquella entregada con la motocicleta.
 - La potencia/luminosidad debe ser equivalente a 10-15W (incandescente) o 0,8-5W (led).
 - La luz debe poder ser encendida y apagada por el piloto.

Artículo 5. Parte ciclo

5.1. Chasis

El chasis debe ser el original suministrado por ETG. No se permite ninguna modificación excepto reparaciones de soldadura.

5.2. Basculante

El basculante debe ser el original suministrado por ETG. No se permite ninguna modificación de ningunos de sus componentes que no sean originales.

5.3. Amortiguador de dirección

No está permitido el uso de ningún amortiguador de dirección.

5.4. Horquilla

- Solo está permitido utilizar la horquilla suministrada por ETG.
- Al sistema de suspensión se le puede realizar el mantenimiento, pero no está permitido la manipulación/modificación del sistema.
- Esta prohibido la modificación o reglaje de la suspensión por ninguna empresa o miembro externo a ETG RACING.
- La altura de barras (geometría de la motocicleta) se puede modificar.
- La cámara de aire de la horquilla se puede modificar según parámetros del manual proporcionado por ETG RACING.
- Al sistema de suspensión se le puede realizar el mantenimiento pero no está permitido la modificación de los parámetros de serie.

5.5. Amortiguador

- Solo se permite el amortiguador STD suministrado por ETG.
- El sistema de suspensión no puede ser manipulado por empresas externas a ETG.
- No se permite cambiar el amortiguador.
- Tampoco está permitido el ajuste del mismo.

5.6. Frenos

- El sistema de freno utilizado será el entregado con la motocicleta.
- Latiguillo delantero JJUAN RACING modelo Homologado ETG Racing.
- Latiguillo trasero JJUAN RACING modelo Homologado ETG Racing.
- Pinza y bomba de freno delantera originales o suministradas por ETG.
- Pinza y bomba de freno trasera originales o suministradas por ETG.
- Pastillas de freno original (Ref. B97-F5806-00) o SBS 844DC / P632HF.

5.7. Protector de freno

- Solo están permitidos los protectores de freno suministrados por ETG Racing.
- El protector homologado para semis originales es el original de Yamaha.
- El protector homologado para semis spider es el Polini.

5.8. Llantas y neumáticos

- Llantas originales Yamaha.
- Neumáticos, en seco únicamente se permite la utilización de 2 juegos “nuevos o usados” entre entrenos oficiales y carrera de un mismo fin de semana, serán marcados obligatoriamente con unos Stickers (adhesivos) que se entregarán en las verificaciones técnicas, no hacer uso de los mismos conllevará la pérdida de los tiempos en entrenos o la exclusión de la carrera. El responsable de la colocación es el tutor de la moto.
- Lo mismo se aplica a los neumáticos de lluvia.
- Los neumáticos deben ser los suministrados por ETG, con el sello pertinente.

		REF.	SIZE	MODEL
SLICK	FRONT	636613	110/70 R17	D 213 GP PRO MS1
	REAR	636614	140/70 R17	D 213 GP PRO MS0
RAIN	FRONT		110/70R17 - WET	KR189 WA
	REAR		140/65R17- WET	KR389 WA

5.9. Manetas y estriberas

- Las manetas deberán ser las entregadas con la motocicleta no se permite el cambio de maneta, ni soporte de maneta distintas al modelo original.
- Solo se permite el modelo de estriberas regulables suministradas con la motocicleta, no se admitirán estriberas de distinta procedencia.

5.10. Semimanillares

- Solo están permitidos los de serie.
- O en su defecto, los Spider homologados por la Copa.



Semis spider



Semi izquierdo de serie



Semi derecho de serie

Artículo 6. Parte técnica

6.1. Combustible

- Solo está permitido el uso de combustible suministrado por ETG Racing en el mismo evento: PANTA (FULL OCTAN), el día oficial (Domingo).
- No está permitido añadir algún aditivo en el combustible.

6.2. Pesos

- El peso de la moto en vacío es de **125 Kg.**
- Los pilotos que no superen el peso estipulado de **60 kg** (con toda la equipación), al terminar la prueba, su motocicleta deberá tener un peso mínimo **132 Kg.**
- El peso máximo de lastre será de **3 Kg.**
- No hay tolerancias
- Se pesarán de oficio los 3 primeros clasificados (Moto o Moto + piloto) de cada entrenamiento clasificatorio o manga de carrera. El Jurado de la Competición podrá ordenar el pesado de otros participantes. En las copas mono marcas se consensuará con el promotor de la Copa.
- Se penalizará de la siguiente manera:
 - Por defecto en el peso mínimo, pérdida de 10 puestos en la clasificación, de los entrenamientos y exclusión de la carrera.
- El peso verificado será el total del piloto con todo el equipamiento y protecciones más el peso de la motocicleta, incluyendo depósito de carburante, combustible, agua y otros líquidos, además de cualquier elemento complementario fijado a la motocicleta, como el emisor de cronometraje, etc ..
- Durante los entrenamientos se podrán efectuar controles de peso aleatorios en la zona designada por el Jefe de los Comisarios Técnicos, así como al final de la carrera.
- Al finalizar los entrenamientos y la carrera el Piloto no está permitido de beber o realizar cualquier operación que pueda ser suspicaz de aumentar el peso, en la motocicleta no se podrá realizar ninguna operación, hasta depositarla en el parque cerrado y haberse asegurado de que no corresponde realizar el control de peso.

6.3. Desarrollos

- La cadena de transmisión no se puede sustituir por otro modelo. Si se puede modificar la cantidad de eslabones.
- Los piñones y coronas deben de ser los originales suministrados por ETG.

CIRCUITO	PIÑÓN	CORONA (+-1)
ALCARRÁS	14	48
CASTELLOLÍ	14	49
MONTMELÓ	15	48
CHESTE	15	48
CALAFAT	14	48
ZUERA	13	50

Artículo 7. Imagen

Todos los participantes de la Copa Yamaha Blu Cru, están obligados a cumplir los siguientes requisitos.

1. Pilotos:

- a) Durante los días de la competición, los pilotos deberán hacer uso del uniforme de la Copa y cualquier otro elemento de imagen entregado por la organización.
- b) No se autoriza el uso de publicidad, ropa ni material promocional de otras marcas de motocicletas que no sean Yamaha o que puedan ser competencia de alguno de los colaboradores o patrocinadores de la Copa.
- c) El equipamiento del piloto, formado por casco, **mono oficial**, guantes y botas debe presentar buen estado. Un excesivo deterioro o daño de cualquiera de estos componentes comportará la aplicación de una sanción o exclusión de la competición.
- d) Esta totalmente prohibido llevar ropa y equipación de moto de otras escuelas de pilotaje
- e) No se permite el uso de la imagen Yamaha ni de los patrocinadores de la Copa que no sea el autorizado o proporcionado por la organización.

2. Carpas / Boxes:

- a) El espacio en las carpas será el asignado por ETG RACING.
- b) No se permite la creación de espacios reservados con paneles, cintas, bancos ni con cualquier otro elemento.
- c) En todo momento se mantendrá un estricto orden y limpieza del área asignada en el box. El responsable de tener la zona asignada en buenas condiciones es el tutor y el piloto. El incumplimiento de estas normas resultará en una sanción para el piloto.
- d) No está autorizado el uso de elementos publicitarios o promocionales contrarios a los intereses de la Copa.
- e) El personal de apoyo de los pilotos (mecánico, familia, etc.) no podrá tener acceso a la carpa ni al pitlane si viste ropa o material promocional de otras marcas que no sean Yamaha.
- f) Es de obligado uso cualquier material publicitario suministrado por parte de la organización, lubricantes, adhesivos, paraguas, etc.
- g) No se permite el uso de la imagen Yamaha ni de los patrocinadores de la Copa que no sea el autorizado o proporcionado por la organización.
- h) No se permiten carros de herramientas en el espacio de la carpa. Solo esta permitido, una caja pequeña de herramientas necesarias para la motocicleta.
- i) Esta totalmente prohibido fumar o bebidas alcohólicas dentro de TODO EL RECINTO de la Copa.**

3. Motocicletas:

- a) No se autoriza ningún tipo de alteración de la imagen de las motocicletas que no esté incluido en este documento.
- b) Los únicos espacios autorizados para incorporar patrocinadores personales, serán los especificados en este documento.
- c) No está autorizado el empleo de componentes o piezas que no sean las originales o homologadas.
- d) No está permitida la eliminación de ningún componente original, incluida la tornillería.
- e) La motocicleta debe estar limpia en todo momento y en buen estado de conservación. En caso de caída, la organización determinará las actuaciones a llevar a cabo para volver a salir a pista.
- f) Los responsables de la Copa Yamaha Blu Cru pueden requerir la sustitución de componentes dañados que puedan afectar a la seguridad o a la imagen de la competición. Si estos no son sustituidos o reparados antes de la siguiente salida a pista, se aplicarán las sanciones incluidas en este documento.
- g) Los dorsales Deberán ser acordes al Anexo “Normativa de Dorsales” en el R. Técnico del CMV. No se permitirán números con dibujos extraños.
- h) La organización se reserva el derecho de incorporar los cambios de imagen que considere oportunos así como la inclusión de patrocinadores de la Copa.

Sanciones:

En caso de incumplir con los requerimientos de imagen.

NÚMERO DE AMONESTACIONES ACUMULADAS	SANCIÓN APLICADA
1	Ninguna
2	Pérdida de 1 puesto en la clasificación de carrera.
3	Pérdida de 2 puestos en la clasificación de carrera.
4	Pérdida de 5 puestos en la clasificación de carrera.
5	Pérdida de 5 puestos en la clasificación general.
6	Prohibición de tomar parte en entrenos clasificatorios ni en competición

Espacios publicitarios disponibles:



 ZONAS DONDE PUEDE UBICAR LA PUBLICIDAD DE SUS SPONSORS, DORSALES, ETC. DEBERÁ RESPETAR UN MÍNIMO DE CALIDAD ESTÉTICA Y DE ACABADOS.

 ESTAS ZONAS DEBEN QUEDAR LIBRES DE PUBLICIDAD A EXCEPCIÓN DE LA OBLIGADA POR LA ORGANIZACIÓN. LA PUBLICIDAD COMÚN, REPRODUCIDA EN ESTE FOTOMONTAJE, DEBE ESTAR COMPLETAMENTE IMPOLUTA Y DEBERÁ SUSTITUIRSE EN CASO DE DETERIORO POR CAÍDA.

- Los únicos espacios disponibles son los delimitados.
- La organización de la Copa se compromete entregar el recambio, los componentes o los vinilos necesarios para garantizar el perfecto funcionamiento, imagen y mantenimiento de las motocicletas en cada una de las carreras previstas en el calendario.
- En cualquier caso no se podrá garantizar la entrega en carrera si no son solicitados con un mínimo de 2 semanas previas a la competición.

Normativa Dorsales 2023

Solo serán admitidos los dorsales entregados por parte de la Organización.

CATEGORÍA	FONDO	DORSAL
Yamaha Yzf 125 R	Blanco	Negro

Tabla Sonometría 2023

CATEGORÍA	Db/A	RPM.
Yamaha Yzf 125 R	107 (+3db/A)	Max. Rpm.

- Solo se permitirá la Tolerancia (+3 db/A) en la comprobación de final de carrera, en el resto de comprobaciones la tolerancia es (+ 0db/A)
- La medida se tomará según método FIM 2 metros MAX.

Normativa de Cascos

https://fedemoto.info/ImgFCK/file/2016/Carburantes_Cascos/Normativa_Cascos2016_RFME.pdf

NORMATIVA DE CONVIVENCIA
ETG CUP

NORMAS DE CONVIVENCIA EN EL RECINTO DE LA COPA ETG YAMAHA

HORARIOS

- La entrada en el recinto se realizará una vez se acabe de instalar al completo y los técnicos de ETG den su autorización.
- El montaje del recinto se realizará el sábado entre las 8:30h y 9:30h.
- Los servicios de los integrantes de la organización de ETG, estarán disponibles una vez terminado el montaje de la estructura de la COPA.
- Habrá un horario de cierre del recinto, no se podrá disponer del recinto durante la noche (salvo excepciones).
- Tras la finalización de la última tanda, se deberá retirar todos los objetos personales del piloto y acompañantes (moto, equipamiento, caja herramientas...) y dejar la zona asignada en perfectas condiciones de limpieza y orden.
- Los cambios en los ajustes de la motocicleta propuestos en horario de la parada para comer, serán responsabilidad del padre en realizarlos. Siempre que no sea un cambio propuesto por la organización de ETG, que entonces serán ellos los encargados de llevarlo a cabo.
- El horario del cambio de neumáticos será de 15:00 a 18:00.

INSTALACIONES

- El equipo de ETG instalará una red eléctrica con un punto de luz por cada carpa (cada 4 pilotos), se recomienda que cada piloto tenga su propia “alargo” o “regleta” de 3m. aprox.
- Se recomienda traer generadores de electricidad para los calentadores (para posibles imprevistos en la red eléctrica que proporciona el circuito).
- En caso necesario, se dispondrá de iluminación en el recinto.
- Se dispondrá de lugares de recogida de basura.
- El circuito proporciona bidones para reciclaje del aceite.
- Se dispondrá de un punto de aire comprimido. (se recomienda traer compresores para posibles imprevistos).
- Cada piloto dispondrá de un lugar asignado con una silla y una estantería para colocar sus pertenencias (casco, guantes y bebida energética o agua), se ruega mantener la zona limpia.
- No está permitido el uso de la estantería para almacenar herramientas, bebidas alcohólicas u otros alimentos poco nutritivos para un deportista.
- El recinto solo será un lugar de acogida para piloto, moto y responsable técnico, no se permite el estacionamiento de sillas, mesas y personal no autorizado, no se puede hacer picnic.
- Dadas las limitaciones de espacio no se permiten carros de herramientas ni bancos de trabajos, se recomienda disponer solo de las herramientas necesarias para el mantenimiento de la moto, (caja de 60 x 40 cm aprox).
- Es necesario para una buena convivencia el orden y respeto, no ocupar espacio de otros pilotos, por lo tanto intentaremos que nuestros caballetes y calentadores se encuentren dentro de nuestro lugar asignado.
- Una vez salimos a pista, los caballetes y calentadores deben estar recogidos.
- ETG dispondrá de una serie de herramientas genéricas, radiales, extractores, taladro, pistola neumática etc. que se podrán utilizar llegado el caso, bajo la tutela de un integrante de ETG.

ASISTENCIA TÉCNICA ETG

- Por cada 3 - 6 pilotos, habrá asignado un mecánico de ETG que dará consejo y apoyo al responsable de la parte técnica de cada moto.
- Dicho mecánico asignado, tiene como función:
 - Asesorar y ayudar al padre en caso de avería o caída.
 - Realizar la toma de datos sobre la moto.
 - Cambio de neumáticos
- Cada sábado se instalará por sorteo un sistema de telemetría en las dos categorías, la finalidad será de recopilar datos para todos los integrantes de la copa.
- Se dispondrá de un stock de recambio para poder atender las necesidades de cada moto.
- El pago se podrá realizar tanto en efectivo como en tarjeta de crédito.

ASISTENCIA DEL TUTOR DE LA MOTOCICLETA

FUNCIONES Y OBLIGACIONES – El padre es el responsable de:

- Poner y quitar calentadores. Recoger y ordenar calentadores y caballetes al salir a pista.
- Poner gasolina. Tener garrafas para adquirir la gasolina homologada de la copa.
- Mantener la moto limpia y en buen estado.
- Tomar las presiones de los neumáticos tanto a la entrada como a la salida de pista.
- Cambiar el desarrollo (piñón y corona).
- El domingo, llevar el CDI al briefing.
- Que el piloto asista a tiempo al Briefing y al sorteo de CDIs.
- Recoger e instalar el transponder y devolverlo al finalizar el día.
- Que la moto cumpla las condiciones para pasar las verificaciones técnicas.
- Llevar la moto a verificaciones.
- Llevar el caballete trasero al parque cerrado al finalizar cada sesión.
- Asegurarse que el conjunto moto + piloto cumpla con el peso mínimo establecido.
- Mantener la limpieza general del espacio asignado.
- Reciclar neumáticos y aceites usados.
- El estado y preparación para que la motocicleta este lista en horario previsto de salida a pista.

PROCEDIMIENTO DE CAMBIO DE NEUMÁTICOS

- Se dispondrá de un documento en el cual se determinará el orden por turnos de los cambios de neumáticos.
- Dicho documento lo gestionará el recambista de la copa.
- Los cambios de neumáticos serán de 15:00 a 18:00.
- La responsabilidad del padre es llevar los neumáticos en su turno. Si no esta cuando le toque el turno lo perderá y su turno pasará al final de la lista.
- La responsabilidad del padre es llevarse los neumáticos usados. Esta totalmente prohibido dejarlos tirados por el recinto.
- En caso de realizar un cambio de neumáticos por otro juego usado el precio de mano de obra será de 10 € por neumático.