

## MOTO Classic Series 2024 by RallyClassics

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

### REGLAMENTO DEPORTIVO

#### Artículo 1. ORGANIZACIÓN

El Club RallyClassics organiza un certamen de carácter social y no competitivo de Regularidad en Circuito denominado **MotoClassic Series 2024 by RallyClassics**. Se trata de una forma económica y divertida de rodar con **Motocicletas Clásicas**, sin peligro para la integridad física y mecánica.

*Comité organizador:*

Club RallyClassics

D. Alex Romani

D. Javier Gil

D. Ramón García

D. Christian Gutierrez

D. Juanma Segura

#### Artículo 2. CALENDARIO

El **calendario 2024** estará formado por **4 pruebas** en grandes circuitos, de los que se retendrán los 4 resultados, con los coeficientes siguientes:

13 de abril	Parcmotor - Castellolí	Coef 1,0
18 de mayo	Circuit Calafat 1	Coef 1,0
15 de junio	Circuit Alcarràs	Coef 1,0
06 de octubre	Circuit Calafat 2	Coef 1,5

#### Artículo 3. MOTOS ADMITIDAS

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

Además, se crea la **BoxerCup**, para motos BMW con motor boxer refrigerado por aire (R500 Rennsport, R80, R90, R100, R1100, R1200) excepto familia NineT.

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

#### Artículo 4. PARTICIPANTES

Pueden participar **1 o 2 pilotos** por moto. Los pilotos deberán estar en posesión de la licencia **“FCM de Regularitat” o superior**.

#### Artículo 5. DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

Los derechos de inscripciones con alquiler de transponder incluido, se fijan según cada circuito en:

Parcmotor-Castellolí	135€
Alcarràs	130€
Calafat 1 - 2	125€

#### Descuentos en los derechos de inscripción:

- **Pilotos noveles:** El equipo **formado íntegramente** por pilotos que debuten en las Moto Classic Series tendrá un descuento del 50% en la inscripción en la primera prueba en la que participen.
- **Equipo Junior:** El equipo **formado íntegramente** por pilotos cuya edad sea menor de 35 años en el momento de disputarse la prueba tendrán un descuento del 50% en la inscripción a la prueba.
- **Equipo Femeninas:** El equipo **formado íntegramente** por pilotos Femeninas tendrá un descuento del 50% en la inscripción a la prueba.

#### Artículo 6. SOLICITUDES DE INSCRIPCIÓN

Las solicitudes de inscripción se tramitarán a través de la web <https://www.rallyclassics.org>

El plazo de inscripción **se cerrará a las 18h del miércoles anterior** a cada prueba.

Para facilitar la cumplimentación del formulario será posible cumplimentarlo usando el NIF y el dorsal asignado en la última prueba donde se ha participado. En caso de error en este paso, se deberá realizar la inscripción como si no se hubiera participado con anterioridad rellenando todos los datos.

Una vez el formulario de inscripción este debidamente cumplimentado, donde se podrá efectuar el pago directamente con Tarjeta, Paypal o Bizum.

Los pagos por transferencia bancaria, deberán realizarse a:

**Club RallyClassics**  
**IBAN ES48 0182 9764 2302 0000 1717**  
**BBVAESMMXXX**

\* Indicando el nombre de al menos uno de los pilotos en el concepto y enviando el comprobante por email a [rallyclassics@rallyclassics.org](mailto:rallyclassics@rallyclassics.org)

Las inscripciones pagadas fuera de plazo, o en efectivo en el circuito, tendrán un **recargo de 30 €**.

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

Una vez publicada la lista de inscritos para la prueba, no podrá realizarse ninguna modificación de los pilotos inscritos.

#### Artículo 7. DORSAL

Los pilotos que hayan participado las temporadas 2022 y/o 2023 en las MOTO CLASSIC SERIES, podrán mantener el mismo dorsal que ya utilizaron.

El resto de participantes deberá ponerse en contacto con la organización antes de la prueba para que se le asigne un dorsal de entre los disponibles.

Cada piloto utilizará el mismo dorsal para toda la temporada. Para el formato de este, ver Artículo 31.

#### Artículo 8. FORMATO DE LAS PRUEBAS

El **formato tipo** de las **Classic Series** en la mayoría de las pruebas será:

- 1 sesión de Entrenamientos Cronometrados de entre 25' y 30'
- 2 mangas de Regularidad de entre 25' y 30'.

La organización se reserva el derecho de poder modificar el formato de prueba según las necesidades logísticas de cada prueba.

#### **Artículo 9. OBJETIVO**

El **objetivo** es rodar en un tiempo por vuelta constante, sin ayuda del cronómetro, siguiendo el ritmo que cada participante estime más adecuado. Una vez establecido un tiempo de referencia, el piloto deberá intentar **calcar** sus tiempos por vuelta mientras duren las mangas de Regularidad con la única ayuda de su intuición para mantener el ritmo constante, o de las indicaciones desde una pizarra en el muro del pit-lane por su cronometrador.

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

#### **Artículo 10. BRIEFING**

En cada prueba, la Organización planificará un Briefing, el cual será detallado en lugar y hora en el Programa Horario de la prueba. Dicho briefing será de **obligada presencia**, salvo que este sea entregado por escrito.

#### **Artículo 11. MENORES DE EDAD**

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

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

#### **Artículo 12. PULSERA IDENTIFICATIVA**

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

#### **Artículo 13. TRANSPONDER**

El cronometraje se realizará con **transponder**.

Los equipos que no dispongan de uno propio y lo hayan alquilado (art. 5), podrán recogerlo en las verificaciones administrativas y dejar el D.N.I o Licencia como fianza.

No será permitida la presencia de ningún vehículo en pista sin Transponder.

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

Al finalizar la prueba, al devolver el transponder y soporte en buenas condiciones, se les devolverá su D.N.I.

En caso de pérdida o deterioro del transponder, el equipo deberá pagar 500 euros.

#### Artículo 14. CIRCULACIÓN

Los equipos accederán a pista, una vez puesto el semáforo en verde, cuando lo deseen.

En el caso de sufrir una caída o una avería en pista, el piloto deberá atender a las indicaciones de los oficiales del circuito en todo momento. En los casos anteriores, si se reincorporara a pista, el piloto deberá entrar obligatoriamente al pit-lane, donde esperará a que el director del evento le autorice a reincorporarse a la manga. La omisión de esta norma podrá acarrear el uso de la bandera negra y entrañará la exclusión de la manga o de la prueba.

La velocidad en el pit-lane se limita a **50 kms/h**, y en el paddock a **30 kms/h**.

#### Artículo 15. RITMOS

En base al ritmo que cada piloto pueda imprimir en pista y atendiendo estrictamente a motivos de seguridad, se establecerán dos tipos de piloto a criterio de ellos mismos: el **“ligero”** y el **“tranquilo”**. Los pilotos que se consideren (o a criterio de la Organización por tiempos por vuelta u otros criterios) **“tranquilos”** deberán llevar un **peto de color azul** que les distinguirá de los **“ligeros”**. Dicho peto será proporcionado por la organización para todo el año en su primera participación.

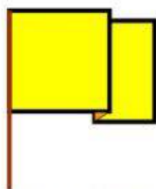
Durante el transcurso de la temporada, un piloto **“tranquilo”** podrá solicitar pasar al grupo de los pilotos auto-considerados **“ligeros”**. Debiendo devolver el peto al hacerlo.

La reposición del peto (por pérdida u olvido) tendrá un coste de 15€.

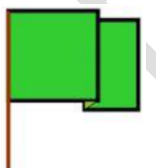
Un piloto **“ligero”** solamente podrá adelantar a uno **“tranquilo”** dejando un margen mínimo de 2 metros.

El no cumplimiento de esta normativa puede suponer una sanción, pudiendo llegar a la exclusión de la prueba, e incluso de las MotoClassic Series 2024.

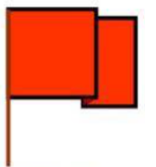
#### Artículo 16. BANDERAS



- **PELIGRO:** Los pilotos deberán disminuir la velocidad de inmediato en el caso de que se muestren banderas amarillas, también podrán advertir de la presencia de un vehículo de rescate en la pista, **NO ESTAN PERMITIDOS LOS ADELANTAMIENTOS.**



- Se mostrará al inicio de cada manga. También indicará el fin de una zona de peligro (después de bandera amarilla). Desde este punto se podrán volver a realizar adelantamientos.



- En caso de mostrarse banderas o semáforos rojos, se dará por interrumpida la manga; todos los participantes deberán reducir la velocidad y dirigirse al pit-lane.



- La bandera negra junto a un dorsal, se mostrará a aquel piloto que por decisión de la Organización debe abandonar individualmente la pista (por problemas con el transponder, avería aparente que pudiera comprometer la mecánica o a otros participantes, por comportamiento anti-deportivo, o por cualquier otra causa de la que será informado el piloto). No podrá volver a pista sin la autorización expresa de los comisarios del pit-lane.



- La bandera a cuadros indicará el fin de la manga. Cuando esta sea mostrada, todos los participantes deberán reducir la velocidad y dirigirse al paddock.

#### **Artículo 17. INFORMACION AL PILOTO**

En cada circuito se designará una única zona para poder obtener y pasar la información por parte del cronometrador a su piloto, ya sea mediante pizarra de tiempos o con señales.

#### **Artículo 18. PUNTO DE CRONOMETRAJE**

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

#### **Artículo 19. TIEMPO MÍNIMO POR VUELTA**

La Organización podrá dar a conocer un **tiempo mínimo** por vuelta en cada circuito, con la intención de limitar el rodar demasiado rápido e intentar igualar las posibilidades entre los diferentes tipos de motos participantes. El tiempo de referencia no podrá ser inferior a éste, y todas las vueltas realizadas por debajo del tiempo mínimo serán descartadas para la clasificación. Cualquier piloto que baje de este tiempo mínimo durante varias vueltas podrá ser penalizado, a criterio del Organizador, pudiendo llegar a la exclusión de la prueba, e incluso de las Moto Classic Series 2024.

#### **Artículo 20. TIEMPO DE REFERENCIA**

Después de la tanda de entrenamientos y antes del inicio de la 1ª manga de regularidad, los equipos podrán escoger su tiempo de referencia que deberán calcar en las mangas de regularidad.

Este tiempo de referencia será al minuto y segundo, siendo siempre a la décima '0'. Ejemplo: elegimos 1:34 como referencia, el tiempo a calcar será de 1:34:0 (1 minuto, 34 segundos, 0 décimas)

En caso de no comunicación por parte de un equipo su **tiempo de referencia** dentro del horario previsto, la organización podrá asignar, de tratarse de la primera manga, un tiempo de referencia calculado de forma automática respecto a las vueltas de entrenamientos, o el mismo tiempo de referencia de la manga anterior en caso de que el tiempo de referencia no proporcionado sea el de la segunda manga.

Como norma general, serán los propios pilotos los que **declaren su tiempo de referencia para cada manga**. La organización se reserva el derecho a poder asignar dicho tiempo de referencia de forma automática.

#### **Artículo 21. VUELTAS A CONTABILIZAR**

El número de **vueltas a contabilizar** será el 60% del total de vueltas completadas por la moto que haya completado más vueltas en esa manga.

La Organización podrá ajustar estos porcentajes si por cualquier causa los considera desproporcionados, o si una manga se ve interrumpida.

#### **Artículo 22. PENALIZACIONES**

Se aplicará 1 punto de penalización por cada décima de segundo de diferencia respecto al Tiempo de Referencia en todas las Vueltas a Contabilizar de cada manga de Regularidad.

En el caso de realizar menos vueltas del total a contabilizar por manga, se aplicará la puntuación máxima de 1000 puntos a cada vuelta no realizada.

### Artículo 23. REPARTO DE PUNTOS

En cada prueba, a los 15 primeros equipos con menor penalización en cada manga de Regularidad, obtendrán los siguientes **puntos** según el orden de la clasificación: 20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 y 1 punto. El resto de los equipos recibirán 0,5 puntos.

Podrán establecerse, mediante la publicación de un anexo, otras clasificaciones de regularidad adicionales obtenidas por criterios distintos a los indicados, que en ningún caso computarán para la clasificación del Campeonato.

### Artículo 24. ENTREGA DE TROFEOS POR PRUEBA

Se entregarán los siguientes trofeos:

- 1 Trofeo al 1er, 2º y 3er clasificados de la prueba
- 1 Trofeo al 1er Clasificado **Junior**, solo si hay un mínimo de 3 equipos.
- 1 Trofeo al 1er Clasificado en la **BoxerCup**, solo si hay un mínimo de 5 equipos.

### Artículo 25. EMPATES

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

### Artículo 26. ENTREGA DE TROFEOS CAMPEONATO

En la última prueba de la temporada, se celebrará la entrega de trofeos de los vencedores de las MotoClassic Series 2024.

Serán puntuables todas las mangas de todas las pruebas de la temporada para el cálculo de la Clasificación Final. La no participación en una prueba computa como 0 puntos.

En caso de empate, ganará el piloto con la moto más antigua. En caso de persistir el empate se contabilizarán las mejores posiciones obtenidas a lo largo del campeonato.

### Artículo 27. CAMARA ONBOARD

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

Cualquier instalación de una cámara de uso personal, deberá ser comunicada y aprobada por la Organización.

### Artículo 28. RESPONSABILIDAD

Queda claro que por el solo hecho de inscribirse a las MotoClassic Series 2024, todo participante da por conocido y acepta el contenido del presente Reglamento y sus anexos, acepta a la cesión de los derechos de imagen, para cualquier acción de publicidad o reportajes que la Organización pudiera emitir y admite que es el único responsable de sus actos, ya sea para sus propios daños, como los que pueda ocasionar a terceros. En ningún caso, ni el Circuito donde se haga la prueba, ni el Club RallyClassics, ni cualquier persona o voluntario de la organización, ni los patrocinadores, serán responsables en caso de accidente. Cualquier accidente será responsabilidad exclusiva del conductor.

Todo piloto y/o acompañante, deberá firmar un descargo de responsabilidades para cada prueba por el que asume sus responsabilidades.

## REGLAMENTO TÉCNICO

### Artículo 29. MEDIDAS DE SEGURIDAD PILOTO

Las **medidas de seguridad** y que serán verificadas antes del inicio de la prueba:

#### OBLIGATORIO:

- **Casco** integral homologado de una sola pieza (FIM 01 – RFME - integral P05 o P06)
- **Mono de cuero de una sola pieza**
- **Guantes**
- **Botas** específicamente fabricadas para el uso en motocicleta.
- **Espaldera** obligatoria – **Protector de pecho** altamente recomendado.

Se aplicará una marca de verificado en el casco, válida para toda la temporada, en caso de cambio de estos elementos, los nuevos deberán pasar verificación y ser marcados.

### Artículo 30. VERIFICACIONES TÉCNICAS MOTOCICLETA

Después de las verificaciones administrativas, los equipos deberán pasar una verificación técnica en la que los comisarios anotarán cualquier deficiencia, diferencia o cambio con respecto a la hoja de solicitud de inscripción. **En la primera participación de 2024, cada moto verificada recibirá un adhesivo de verificado válido para toda la temporada.** El adhesivo se colocará en una parte visible del frontal.

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

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

- El año de fabricación, la integridad y veracidad del modelo
- Radio de giro del manillar y topes
- Holguras de ruedas, dirección y basculante
- Conjunto sin elementos peligrosos
- Estado Suspensiones y frenos
- La pata de cabra precintada y caballete central retirado - *las motos que dispongan de pata de cabra, deberán precintarla de manera que no puedan ser practicadas.*
- Cristales, pilotos, intermitentes y espejos precintados - *será indispensable cubrir cristales de faros, intermitentes integrados, etc. mediante cinta de vinilo.*
- Precintos en tapones de aceite y líquido refrigerante - Todos los tapones de drenaje, filtros de aceite, tuberías, las tapas, los niveles de aceite del motor y caja decambios, serán precintados mediante bridas metálicas y/o por un alambre que sujete la pieza a contra rosca.
- Perdidas de líquidos
- Se aconseja para las motocicletas con motor de 4 tiempos, la colocación de una bandeja de recuperación de aceite en la parte inferior del motor
- Estado de los neumáticos
- Dorsales
- Lugar instalación del Transponder
- Los retrovisores e intermitentes no integrados en las fibras deberán ser completamente desmontados
- En el caso de disponer de placa o placas de matrícula, esta o estas deberán ser retiradas o tapadas
- Colocación de protector de cadena en la salida primaria

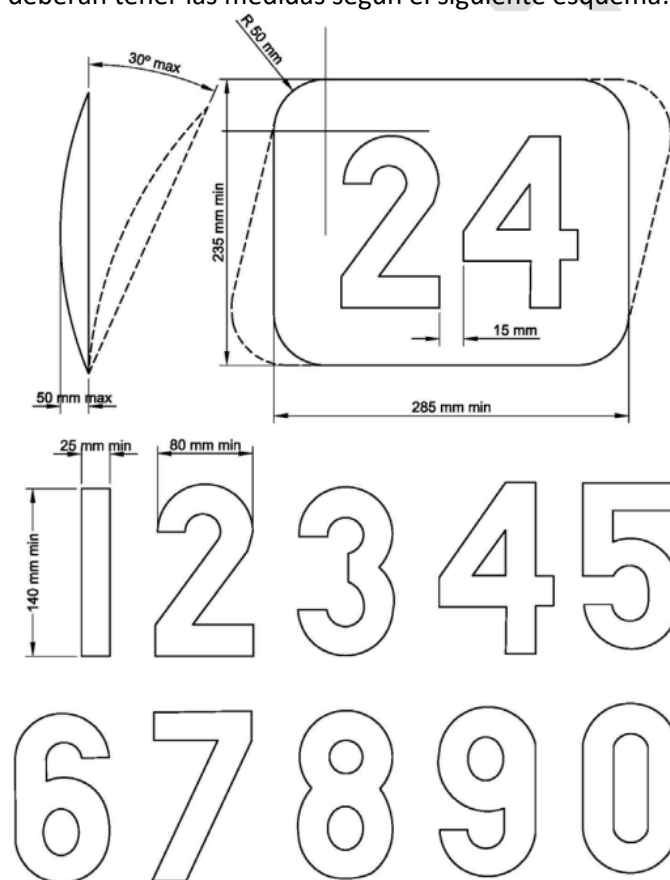
En cada una de las salidas a pista por el pit-lane, se comprobarán las marcas de verificado del equipamiento del piloto y de la motocicleta, por lo que se recomienda en los inicios de las mangas, llegar a este punto de control con la antelación suficiente.

### Artículo 31. NUMEROS DE COMPETICIÓN

Las motos deben disponer preferentemente de 3 porta dorsales claramente visibles, uno frontal y los otros dos a cada lado de la motocicleta. Está expresamente prohibido llevar rotulados dorsales distintos a los asignados por la organización.

Tanto el color del número como del fondo son libres (se recomienda fondo blanco y numero en negro), siempre y cuando la lectura del dorsal sea claramente visible e identificable por los comisarios.

Los números de dorsal deberán tener las medidas según el siguiente esquema:



### Artículo 32. ELEMENTOS DE MEDIDA

No puede haber **ningún medio de medida** de tiempo, medida de distancia, de comunicación o delimitación electrónica a bordo.

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

Por ejemplo:

- No puede haber ningún reloj ni equipo de medición.
- No se puede haber ninguna emisora ni teléfono móvil.
- No se puede utilizar ninguna comunicación electrónica.



- No se puede utilizar ningún limitador/programador de velocidad, electrónico o manual.

### **Artículo 33. VERIFICACIONES ITINERANTES**

En cualquier momento del evento, la organización puede realizar **verificaciones itinerantes** a los participantes para comprobar todos los puntos mencionados en el presente Reglamento.

### **Artículo 34. REPOSTAJE**

Sólo está permitido repostar en el paddock, nunca en el pit-lane.

Se aconseja disponer de un extintor en las proximidades durante el repostaje.

### **Artículo 35. NEUMATICOS**

Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos **de uso comercial**.

Los neumáticos **slicks**, slicks rayados y lluvia de competición **NO están permitidos**.

### **Artículo 36. LÍMITE DE RUIDO**

Las motos participantes no pueden superar los 102db

En caso de superarse este límite, puede llegar a ser denegada la salida a pista.

Control de sonometría:

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