

# **COPA DE CASTILLA Y LEON**

## **MAXI GP**

### **Artículo 1 - TITULO Y GENERALIDADES:**

La F.M.C.L. convoca para el presente año la Copa de Castilla y León de MAXI GP, que se regirá por su propio Reglamento Deportivo, por el de la RFME y por las siguientes normas, así como por las disposiciones complementarias que puedan ser debidamente aprobadas. Serán disputados en las competiciones y fechas que se señalen en el Calendario Deportivo Motociclista, pudiendo participar en la misma los pilotos con las licencias que se mencionan, estando dotada de los Trofeos y Premios que se indican.

### **Artículo 2 – CATEGORIAS:**

Desde 9 años hasta 17 años o que cumplan 18 durante el presente año

### **Artículo 3 – CIRCUITOS**

Las manifestaciones de la Copa de Castilla y León de MAXI GP deberán estar organizadas en circuitos que previamente hayan sido inspeccionados y aprobados por la FMCL.

#### **3.1 Seguridad**

Se actuara siempre con el fin de garantizar la máxima seguridad.

#### **3.2 asistencias medicas**

El Club organizador tiene la obligación de llevar como mínimo dos ambulancias con su personal sanitario, así como un medico preferiblemente traumatólogo, que deberán estar presentes en el circuito antes de empezar los entrenamientos.

### **Artículo 4 – INSCRIPCIONES:**

Las inscripciones y el pago de derechos correspondiente deberán efectuarse a través de los boletines facilitados por la FMCL.

Los precios y plazos están reflejados en el apartado de tarifas de la web.

Se aumentará en 5 € que se entregaran el día de la carrera como alquiler del circuito.

### **Artículo 5 - PARRILLA DE SALIDA:**

Se conformará de la siguiente manera:

- El número de puestos por línea de salida será de 3.
- La “pole position” deberá estar colocada en el extremo exterior derecho si la primera curva es a izquierda y en el exterior izquierdo sin la primera curva es a derecha. Deberá estar pintada 2 m. retrasada con respecto a la línea de llegada de cronometraje (antena receptora cronometraje).

- En la misma línea de salida se dejará 1 m., como mínimo, a cada lado de cada una de las motocicletas y cada puesto se retrasará 1 m. con respecto a su precedente.
- Los emplazamientos de las líneas pares deberán estar emplazados entre las posiciones de las líneas impares.
- Un espacio de 4 m. debe separar a cada una de las líneas, esta distancia debe ser medida entre la primera posición de una línea y la primera de la línea siguiente.
- La posición de las motocicletas en la línea de salida se indicarán con un trazo blanco pintado sobre el suelo .
- El número total de puestos a pintar sobre la línea de salida será de 30.

## **Artículo 6 - PILOTOS:**

Podrán participar en esta Copa todos los pilotos con licencia Única C.E., Única ó Social Regional de Castilla y León y pilotos con licencia Única C.E. y Única de otras comunidades con convenio en sus diversas categorías.

## **Artículo 7 - TRANSPONDEDORES**

La FMCL facilitará a todos los pilotos un transponder para el cronometraje de la competición, al finalizar la prueba el piloto tiene la obligación de devolverlo, en caso de pérdida tendrá que abonar el importe de dicho transponder.

## **Artículo 8 – ENTRENAMIENTOS:**

### **8.1 Entrenamientos**

Cada categoría tendrá una sesión de entrenamientos de 20 min. Para poder tomar parte en las mangas de carrera, todos los pilotos deben tomar parte en los entrenamientos cronometrados.

Será aceptado un grupo de cómo máximo 30 pilotos por mangas, cuya selección se efectuara después de los entrenamientos cronometrados.

Será posible efectuar entrenamientos libres el día anterior, siempre y cuando el circuito los convoque.

### **8.2 Orden de la parrilla de salida en la competición**

El orden de los pilotos en la parrilla de salida quedara determinado por los resultados de los entrenamientos cronometrados.

### **8.3 En caso de lluvia**

Las carreras se declararan todas en mojado. El organizador puede suspender el tramo de tierra si lo considerase oportuno.

## **Artículo 9 - CARRERAS:**

### **9.1 Zona de pre-parque**

Todas las motocicletas deben estar en la zona de salida 5 minutos antes de la hora del comienzo de la manga. No cumplir con esta norma supondrá perdida de posición saliendo desde el box o pit lane.

### **9.2 Procedimiento de salida.**

Se efectuará con el motor en marcha.

El director de carrera dará orden de formar la parrilla de salida.

Una vez formada, su adjunto con una bandera roja pasando entre los pilotos, dará comienzo a la vuelta de calentamiento por filas.

Terminada la vuelta de calentamiento, los pilotos volverán a sus puestos con la rueda delantera de su motocicleta situada en la línea que define su situación en la parrilla de salida y se encontrarán con el juez de salida con la bandera roja situado en la primera fila de la parrilla.

Una vez completada la parrilla, el juez de salida con la bandera roja se retirará de la parrilla.

Se dará la salida subiendo una bandera nacional de abajo a arriba o bien con semáforo al apagarse la luz roja.

### **9.3 Adelantamiento en la salida**

Se entiende que hay anticipación a señal de salida cuando exista un movimiento de la motocicleta antes de que se levante la bandera de salida o se apague la luz del semáforo. La penalización será de 10" a sumar en el tiempo total empleado por el piloto en su manga.

### **9.4 Medios de propulsión**

Durante la carrera, las motocicletas solamente podrán desplazarse por su propia fuerza motriz, los esfuerzos musculares de su piloto o la fuerza de la gravedad.

### **9.5 Conducta durante la carrera**

- Los corredores deben obedecer las indicaciones señalizadas mediante banderas.
  - Los corredores deben comportarse de una manera responsable que, deliberadamente, no represente ningún peligro para los demás competidores, participantes o público espectador, tanto en la pista como en los boxes, antes, durante y después de la carrera.
  - Los corredores únicamente deben circular por la pista y por la zona de boxes.
- En caso de abandono accidental de la pista, podrá volver a la misma, prudentemente, por el mismo lugar por donde la abandonó, y en caso de imposibilidad, por el punto más próximo por donde se produjo dicho abandono y que no le represente ninguna ventaja. Los oficiales pueden ayudar al piloto a retirar su motocicleta.
- Si un corredor tiene la intención de abandonar, debe situar su motocicleta en una zona que no represente peligro, y siempre siguiendo las indicaciones de los oficiales, los cuales pueden ayudar al corredor a retirar su motocicleta.
  - Si un corredor 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 un lugar seguro siguiendo las indicaciones de los oficiales, y en ningún caso debe intentar proseguir por la pista con el objeto de alcanzar la zona de boxes.
  - En el caso de los corredores que circulan a velocidad reducida por la pista para dirigirse a boxes, deben circular lo más separados posible de la zona ideal de trazada.
  - Los repostajes se efectuarán siempre con el motor parado. Nunca se podrá repostar la motocicleta en el pre-parque o en la pista.
  - Está terminantemente prohibido que los corredores transporten a otra persona en la motocicleta, ya sea por la pista como por la zona de boxes.
  - Está prohibido circular en sentido contrario al de la marcha, a menos que esto se haga bajo la indicación de un oficial.
  - No es posible la transmisión de ningún tipo de señal desde una motocicleta en marcha a ninguna persona o receptor, salvo las señales del emisor del cronometraje de la carrera, **de los sistemas denominados "lap timer", (siempre que no sean prohibidos expresamente por el cronometraje de la prueba)** y de los mensajes que, mediante la presentación de un panel, le son mostrados desde boxes a los corredores.
  - Está prohibido pararse en pista durante el transcurso de los entrenamientos y carrera.

- Los ensayos de salida durante los entrenamientos están sólo autorizados siempre que esta práctica no represente peligro para los demás pilotos y para uno mismo.
- Durante los entrenamientos, la consulta entre los miembros de equipos y sus corredores estará limitada a la zona de reparaciones, ya que esta acción puede perjudicar el progreso de los otros corredores, por lo tanto, no se puede parar voluntariamente en la pista.
- Todos los pilotos, durante los entrenamientos ó carrera, así como sus acompañantes (mecánicos, responsable de menores, etc.) observarán un comportamiento correcto, tanto con otros pilotos como con mecánicos cargos oficiales y público en general. De no ser así, el responsable será el piloto, y será contra éste sobre el que recaigan las acciones ó sanciones que estime oportunas la FMCL.
- Todo piloto que vaya sobre su motocicleta deberá ir provisto con la indumentaria apropiada (mono, casco, etc.).
- Ninguna persona que no sea el piloto, podrá pilotar una motocicleta de competición.
- Queda terminantemente prohibido el uso de pendientes, collares, colgantes, piercings, etc..
- Cualquier infracción a este artículo podrá ser sancionado con la EXCLUSIÓN.

### **9.6 Cambio de motocicleta**

No está permitido el cambio de motocicleta

### **Artículo 10 – COMPETICIONES:**

Las competiciones puntuables para la Copa de Castilla y León se desarrollarán a:

- Dos mangas de 10 minutos más dos vueltas para cada categoría.

### **Artículo 11 - DETENCIÓN DE UNA MANGA:**

El Director de la competición tiene el derecho, por propia iniciativa, de detener prematuramente una manga, de anular una parte o toda la manga por razones urgentes de seguridad o por otros casos de fuerza mayor.

Si una manga es detenida en no importa que momento de la primera mitad de la misma, ésta será recomenzada. Los pilotos se dirigirán directamente al parque de corredores, y la nueva salida será dada a la mayor brevedad posible.

El nuevo lugar en parrilla será adjudicado por el puesto que ocupaba la vuelta anterior al momento que haya sido mostrada la bandera roja.

El tiempo de duración de esta nueva manga quedará reducido en un 30% con respecto al tiempo reglamentariamente establecido.

Se autorizará el cambio de motocicleta. La elección final deberá hacerse antes de los 10 minutos de la nueva salida.

Los pilotos de reserva pueden tomar parte en la nueva salida si uno o varios de los participantes iniciales están en la imposibilidad de participar o han sido excluidos.

El Director puede proponer al Jurado la exclusión de uno o varios pilotos, a los que considere responsables de la detención de la manga.

Si una manga es detenida después que haya transcurrido la primera mitad, la manga será considerada como terminada. El orden final estará determinado por la clasificación de los pilotos en la vuelta anterior a la que haya sido mostrada la bandera roja.

Con la excepción de una salida falsa, una manga solamente puede ser recomenzada una sola vez.

Si es necesario detener una manga más de una vez, ésta será declarada nula y no celebrada.

### **Artículo 12 - ASISTENCIA EXTERIOR:**

Está prohibida toda asistencia exterior en la competición, salvo si es llevada a cabo, con el propósito de garantizar la seguridad, por un comisario designado por la organización. Todo corredor que se salga de la pista podrá únicamente volver a la misma, prudentemente, por el mismo lugar por donde la abandonó y en caso de imposibilidad, por el punto más próximo por donde se produjo dicho abandono.

Estará prevista una zona, al lado de la pista, para las reparaciones durante las mangas.

Los corredores que la utilicen al incorporarse a la competición, deben detener su motocicleta antes de entrar en el circuito nuevamente. En esta zona específica, las únicas personas admitidas serán los mecánicos, que podrán proceder a las reparaciones, y los encargados de las señalizaciones. Los pilotos que entren en el parque de corredores con su motocicleta durante la competición no podrán reanudar la misma.

Los mecánicos/ señalizadores deberán tener especial cuidado en no entorpecer la trayectoria de los participantes y abstenerse de mostrar pizarras con anotaciones no dirigidas a su piloto, para lo que ya existen oficiales cualificados.

Se designará una "ZONA OBLIGATORIA" para la función de señalización, siendo responsable el Club Organizador del cumplimiento de esta norma.

Cualquier infracción a este artículo podrá ser sancionado con la EXCLUSIÓN.

### **Artículo 13 - SEÑALES OFICIALES:**

La señalización oficial debe ser indicada por medio de banderas, que midan como mínimo 750 x 600 mm., de la siguiente manera:

- Bandera Roja: Parada obligatoria para todo los pilotos.
- Bandera Amarilla, fija: Peligro, conducir lentamente (prohibido adelantar).
- Bandera Amarilla agitada: Peligro inmediato, aminorar la marcha, el piloto debe estar preparado para pararse, prohibido saltar y adelantar, puede haber personal de seguridad o cualquier otro obstáculo dentro del circuito. Cuando esta bandera se presente en una sección de saltos múltiples, los corredores deberán negociar cada salto por separado hasta que haya pasado la zona en cuestión. (Prohibido adelantar).
- Bandera amarilla con franjas rojas: Deterioro de la adherencia de la pista (Aceite/agua...)
- Bandera Azul, agitada: Atención, Vd. va a ser doblado por un piloto (facilite la Maniobra).
- Bandera de cuadros negros y blancos: Fin de carrera.

La salida será dada mediante sistema de semáforo (ver artículo 038.7.2).

En caso que por problemas técnicos no se pudiera utilizar el semáforo, éste será sustituido por la Bandera Nacional.

### **Artículo 14 - CRUCE DE LA LINEA DE CRONOMETRAJE (META)**

El tiempo en que una motocicleta cruza la línea de cronometraje debe registrarse cuando la parte más adelantada de la misma cruza la Línea de Llegada (Meta). En el momento del cruce de meta, el corredor deberá estar en contacto con la motocicleta.

La Línea de Llegada deberá estar debidamente balizada.

### **Artículo 15 – RESULTADOS:**

El vencedor de una manga es el piloto que franquea el primero la línea de llegada.

Los pilotos que le siguen serán parados cuando pasen la línea de llegada.

En el momento de franquear la línea de control, el piloto deberá estar en contacto con la motocicleta.

No estará clasificado el piloto que:

- a) No haya franqueado la línea de llegada en los cinco minutos que siguen a la llegada del vencedor,
- a) No haya cumplido las 3/4 partes del total de las vueltas efectuadas por el vencedor.

El vencedor de la misma es el piloto que ha obtenido el mayor número de puntos, independientemente del número de mangas que ha terminado.

En caso de empate, el número de mejores puestos será tomado en consideración.

Si el empate persiste, los puntos conseguidos en la última manga determinarán la clasificación final.

### **Artículo 16 – PUNTUACIONES:**

Se concederán los puntos en cada manga a los pilotos clasificados, según la escala siguiente:

1° - 25 puntos	6° - 10 puntos	11° - 5 puntos
2° - 20 "	7° - 9 "	12° - 4 "
3° - 16 "	8° - 8 "	13° - 3 "
4° - 13 "	9° - 7 "	14° - 2 "
5° - 11 "	10° - 6 "	15° - 1 "

Los casos de empate en la clasificación final del campeonato se resolverán a favor del piloto que haya obtenido mayor número de primeros puestos; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido el mayor número de segundos puestos; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido el mayor número de terceros puestos, y así sucesivamente. En caso de persistir el empate será determinante el resultado de la última carrera puntuable en que hayan participado conjuntamente los pilotos en cuestión.

### **Artículo 17 – RECLAMACIONES:**

Media hora como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de la Competición o a los Comisarios Deportivos, acompañando a cada reclamación un depósito de **100,00 €** y haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de Licencia, el número de Salida y el motivo de la reclamación.

Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de **800,00 €**

Toda solicitud de **control de carburante** por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de **1.000,00 €**, efectuado al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado).

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 700,00 € que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de la reclamación.

### **Artículo 18 - PREMIOS POR CARRERA Y POR CAMPEONATO:**

#### **18.1 Por carrera**

No habrá premios en metálico para las pruebas puntuables para el campeonato, excepto los trofeos a los tres primeros de cada manga.

## **18.2 Por clasificación general en el final de la copa**

1° - Trofeo y Diploma

2° - Trofeo y Diploma.

3° - Trofeo y Diploma

Para obtener un premio hay que participar en la mitad más una de las pruebas del campeonato.

### **Artículo 19 - VERIFICACIONES TÉCNICAS:**

El corredor o su mecánico, además de su equipo, debe presentar su propia motocicleta, conforme a la reglamentación vigente de la FMCL.

Solo se permite la verificación de una sola motocicleta. Está prohibido el intercambio de motocicletas entre pilotos.

Toda motocicleta que haya tomado parte en una Carrera podrá ser verificada de acuerdo con las normas establecidas.

A criterio del jurado podrán pasar a parque cerrado para verificación final las motocicletas que éstos estimen oportuno.

## **REGLAMENTO TÉCNICO**

### **01.- ESPECIFICACIONES.**

Este reglamento está destinado para la participación de las motocicletas que están permitidas en la Copa de España de Maxi GP 220 y Maxi GP XL 220 (se aplicará el mismo reglamento técnico que el de la RFME), así mismo también se permite la participación de la motocicleta RAV ZS230 cuyo reglamento técnico se indica a continuación:

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

La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de las motocicletas RAV deben (salvo indicación contraria) ser conformes a la forma homologada (originalmente producida por el constructor).

En el caso de que una motocicleta, tras caída en el curso de los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Comisario Técnico podría admitir la verificación de una segunda motocicleta.

### **02.- MOTOR / CAJA DE VELOCIDADES.**

- Motor monocilíndrico de 4 tiempos, 2 válvulas, refrigerado por AIRE, con un cubicaje máximo de 233 c.c. Motor de origen RAV ZS230cc. Diámetro máx. x carrera = 67x66mm
- Pistón permitido, hasta 67 mm de diámetro, con las marcas o rebajes para las válvulas aconsejables, de al menos 2,3 mm de profundidad hasta 3,5 mm, dependiendo del pilotaje. Puede ser de mayor compresión.

- Caja de cambios manual con un máximo de 5 velocidades, con embrague manual 1-N-2-3-4-5.
- Árbol levas libre, así como corona de distribución en la posición libre.
- Válvulas 31,5 mm admisión y 27 mm escape (permitido aligerar, pero respetando este tamaño original), conductos culata libre manipulación, pistón con rebajes para árbol levas especial y junta compresión, muelles y copelas, balancines, son cambios permitidos.
- No es necesario disponer el sistema de arranque eléctrico practicable, en estado original.
- El motor y la caja de cambios deben ser los originales homologados por el fabricante. Se debe mantener las 5 velocidades de origen.
- Muelles de embrague libres, con el fin de asegurar la fiabilidad.

### 03.- PESOS.

- Los pesos mínimos para las motocicletas serán los siguientes: 80 kg (para llegar a los pesos mínimos, puede utilizarse un lastre).
- El peso puede controlarse en cualquier momento. El peso de la motocicleta será medido en el modo en que la motocicleta participe, comprendido el aceite y otros líquidos, además de cualquier elemento complementario fijado a la motocicleta, tales como el emisor de cronometraje, cámara, equipamiento electrónico, telemétrico, etc.
- Durante las sesiones de entrenamientos se podrá solicitar a cualquier piloto que presente su motocicleta a una verificación del peso en el pit lane (esto se hará de manera tal que el piloto o el equipo sean molestados lo menos posible pero, de todos modos, el piloto o el equipo debe someterse a estos controles).
- Con el fin de evitar el elemento variable de peso del carburante restante, las motocicletas podrán ser pesadas sin los depósitos de carburante, para las cuales habrá una tolerancia de 2 Kg.

### 04.- CHASIS / SUB-CHASIS.

- Únicamente permitido, chasis RAV 250, en versión GP.
- Se puede modificar el SUBCHASIS y colín, pero siempre en buen estado.

### 05.- GEOMETRÍAS.

- Puede modificarse, siempre desde el chasis RAV.

### 06.- HORQUILLA DELANTERA.

- Las horquillas deben ser las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.

- Esta debe ser: RAV Copa hidráulica, invertida con triple ajuste en cada barra: compresión, extensión y precarga de 35mm. de muelle y 635mm.
- Las partes internas estándar de origen de las horquillas pueden modificarse, en cuanto a aceites y revalvulado.
- Respetando la horquilla original, pueden modificarse sus componentes.

#### 07.- BRAZO DE SUSPENSIÓN POSTERIOR (BASCULANTE).

- El brazo de suspensión posterior será libre.
- Un protector de cadena, ALETA DE TIBURÓN, debe fijarse de modo que impida que la pierna/el pie del piloto se meta entre el recorrido de la cadena inferior y la corona posterior de la rueda. El protector de cadena debe estar sujeto de manera consistente no permitiéndose la sujeción del mismo con elementos plásticos tales como bridas, teflón o similar.

#### 08.- DIRECCIÓN.

- Deberá haber un mínimo de 15° de movimiento de la dirección a cada lado del eje. Deberán fijarse unos topes para asegurar un espacio de un mínimo de 30mm. entre el manillar y el depósito cuando el ángulo de giro esté en su punto máximo.
- El amortiguador de dirección no puede actuar como tope que limita el ángulo de giro.

#### 09.- AMORTIGUADOR POSTERIOR.

- El amortiguador será libre.
- Este debe ser: Mono amortiguador.

#### 10.- FRENOS.

- Las bombas de freno, tanto la delantera como la trasera, serán libres.
- Las pinzas de freno (delantera y trasera) son igualmente libres.
- Los discos de freno serán libres y siempre de material férreo (los discos de carbono no están autorizados).
- Estos deben ser:
  - Delantero: Dual discos flotantes.
  - Trasero: Disco libre.
- Los latiguillos de freno son libres.
- Las pastillas de freno son libres.
- Los líquidos de frenos son libres.

#### 11.- LLANTAS.

- Las llantas serán libres, en medidas 12"

## 12.- NEUMÁTICOS.

- Libre comercialización

## 13.- DEPÓSITO DE CARBURANTE.

- Será el original de 6,5 litros y el interior no es obligatorio que esté forrado de mousse, preferentemente Explosafe o similar.
- El tapón debe ser el original sin ninguna modificación.
- Los tapones de carburante deben ser estancos y tener un sistema eficaz de cierre.
- Las chimeneas de aireación del depósito de carburante deben llevar una válvula de retención. La salida de las chimeneas de aireación debe hacerse en un recuperador apropiado, el cual debe tener una capacidad mínima de 125cc.

## 14.- CAJA DE AIRE, CONDUCTOS DE ADMISIÓN.

- Se autoriza la sustitución del filtro de aire por otro similar al homologado. Se recomienda el filtro tipo metálico suministrado por la marca.
- Los conductos de aire originales DE LA CULATA pueden modificarse, la toma de admisión puede pulirse, encararse, pulir juntas.
- Se autoriza a quitar el filtro de aire, sustituirlo por otro, así como poner un embudo en la parte trasera del carburador.
- Se permite instalar caja de filtro, a fin de estabilizar la carburación, y mantener seguro el motor.

## 15.- ALIMENTACIÓN DE CARBURANTE.

- El sistema de alimentación es libre, con un diámetro de carburador máximo de 33mm. La inyección está permitida, con el fin de desarrollar el ingenio.
- Se permite montar trompeta-embudo en el carburador, rejilla, para ajustar la carburación o comportamiento del motor.
- Los chiclés y sus reglajes son libres.
- TUBOS DE ASPIRACIÓN: Cualquier tubo de aspiración desde el motor o desde la caja de cambios deberá descargar en un depósito adecuado con una capacidad mínima de 125cc.
- TAPONES: Todos los tapones de orificios de llenado y vaciado de los fluidos del motor y caja de cambios deben de estar precintados con alambre.

## 16.- PUÑO GIRATORIO DE GAS.

- El conjunto acelerador con su cableado correspondiente es libre.
- El puño giratorio de gas debe cerrarse automáticamente en cuanto se suelte.

#### 17.- REPOSAPIÉS.

- Los reposapiés son libres. Siempre evitando aristas cortantes y protegiendo al piloto y asfalto.
- Los reposapiés se podrán adaptar a la medida del piloto. Puede montarse una pletina con multi-posiciones, para colocar los reposapiés donde sea más cómodo al piloto.
- El extremo de cada reposapiés debe acabar en un radio esférico pleno de al menos 8 mm.

#### 18.- MANILLAR / MANETAS.

- El manillar debe ser el original.
- Las manetas y sus cableados correspondientes son libres. La longitud de las manetas no puede ser superior a 200mm., medidos desde el pivote, y terminadas en una esfera con un diámetro no inferior a 18mm. En caso de ser su terminación aplanada, tendrán un mínimo de 14mm.
- Las motocicletas deben estar provistas, y en estado operativo, de un botón de paro montado sobre el manillar.

#### 19.- ESCAPE.

- Libre preparación. El límite sonoro será de 108 db/A (con una tolerancia de 2 db/A durante toda la prueba, entrenamientos y carrera).
- La medida se tomará según el método FIM 2 metros Max.
- Por razones de seguridad los bordes de la salida del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes.

#### 20.- CARENADO.

- Debe ser el original o de fibra de vidrio homologado y suministrado por el fabricante. Se compone de cubre-depósito, colín-asiento, aleta delantera y aleta trasera en perfecto estado.
- Las fijaciones del conjunto deben de ser las originales RAV no se admitirá otro tipo de sujeción como bridas, cinta adhesiva o similares que modifiquen el aspecto exterior.
- No se permitirán uniones como bridas, cinta adhesiva o similares entre los componentes cubre-depósito, colín-asiento.
- Se autorizan los tacos de protección que serán de nylon, redondeados y no podrán sobresalir más de 42 mm.
- El uso del guardabarros, tanto delantero como trasero, es obligatorio en perfecto estado

- Ninguna parte de la motocicleta puede encontrarse detrás de una línea trazada verticalmente al borde del neumático trasero.
- El carenado inferior debe estar fabricado para contener, en caso de accidente en el motor, al menos la mitad de la totalidad del aceite  $\frac{1}{2}$  litros. La parte de las aberturas de la parte inferior del carenado, deben estar situadas, al menos, a 50mm por encima de la parte inferior del mismo.
- El carenado inferior deberá incluir un agujero de 25mm, situado en la parte delantera del mismo. Este agujero debe permanecer cerrado mediante un tapón en caso de pista seca y debe abrirse únicamente en caso de lluvia, según lo declare el director de carrera.

## 21.- INSTALACIÓN ELÉCTRICA.

- Será libre, al igual que el encendido.
- Se recomienda instalar el corte de encendido RAV a 10.500rpm máximo, para la seguridad del motor.

## 22.- BATERÍA.

- La batería puede ser usada para sistemas de alimentación de GPS, sistemas de transponder personales.

## 23.- ENCENDIDO.

- El encendido será libre.
- Se recomienda instalar el CDI Racing RAV 2016, así como el corte de encendido, a 10.500 rpm/min con velocidad lineal de pistón  $\pm 23'1$  m/s .

## 24.- TITANIO Y ALEACIÓN LIGERA.

- La utilización del titanio o carbono está prohibida.
- Para los ejes de las ruedas está permitido el duraluminio, pero en ningún caso el titanio.

## 25.- TELEMETRÍA.

- Se permite los sistemas de adquisición de datos. Solo se permite la adquisición de los datos siguientes: revoluciones del motor, temperatura del motor y posición GPS y velocidad (siempre y cuando las motocicletas estén homologadas con éstos).
- En caso de poseer sistema de adquisición de datos no está permitida la comunicación con el sistema de encendido. Los sistemas de encendido y adquisición de datos deben ser en todo momento independientes.
- Un dispositivo oficial de señalización podrá ser exigido en la máquina (transponder).

- Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no se consideran como telemetría.
- Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no deberán perjudicar a ningún método o equipamiento oficial de cronometraje.

## 26.- NÚMEROS Y FONDOS.

- Los números de carrera deben fijarse en la parte delantera de la motocicleta, con el fin de que sean claramente visibles para el cronometraje, los espectadores y los Oficiales.
- Los números deben ser conformes a las formas que se indican en el diagrama 4 (F.M.C.L.) y de los colores y medidas que se indican seguidamente:
- Los números y fondos serán:
  - FONDO: Blanco
  - NUMERO: Negro
- Las medidas mínimas de los números serán:
  - Altura números: 140 mm.
  - Anchura del trazo número: 20 mm.
- Los fondos de las placas porta números no deben tener una inclinación de más de 30 % con respecto a la vertical.
- Deberá dejarse un espacio libre de al menos 2 mm. alrededor de los números.
- La placa frontal debe estar colocada en el centro del frontal del carenado o ligeramente ladeado hacia el lado en el que está situado el cronometraje oficial.
- En los carenados/colines de color claro habrá un ribete en negro de una anchura mínima de 8mm alrededor del fondo blanco.
- En el caso de discusión referente a la legibilidad de los números, la decisión del Comisario Técnico será final.
- Solo se adjudicarán numeraciones de hasta dos dígitos (de 1al 99).

## 27.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS.

- Los corredores deben llevar un mono de cuero o material similar de una sola pieza con protecciones en rodillas, codos, hombros etc. Igualmente deben llevar guantes y botas de cuero o material similar.
- Está prohibido el material sintético no homologado.
- Es recomendable llevar un protector de espalda.

- Los corredores deben llevar un casco integral, homologado y vigente el año en curso, en buen estado, bien ajustado y sujeto correctamente.
- La decisión final en relación la seguridad del equipamiento que verifique el piloto la tendrá el Comisario Técnico.
- En caso de niebla, lluvia o escasa visibilidad, se deberá colocar un piloto rojo (fijo o intermitente) en la parte trasera de la motocicleta.
- Las motocicletas o los pilotos sólo podrán llevar equipos de grabación tanto de video, cómo de cualquier otro tipo de datos, siempre que estén autorizados por la organización.

## 28.- PUBLICIDAD.

- Todo participante deberá reservar obligatoriamente un espacio para la publicidad oficial, de promotores o de patrocinadores de la. Moto3 Naked Cup, bien sea en el mono o en la motocicleta.
- La ubicación concreta se hará pública en un anexo específico.

## 29.- MOTOCICLETAS PELIGROSAS.

- Si durante los entrenos o la carrera, un Comisario Técnico constata un defecto a una motocicleta y que este defecto podría constituir un peligro para el resto de pilotos, informará al Jurado. Es de su propia responsabilidad excluir la motocicleta de los entrenos o de la carrera.

## 30.- HOMOLOGACIÓN.

- Todos los modelos de motocicleta (chasis/motor) deberán estar homologados y requieren del certificado de conformidad (COC) expedido por el fabricante Movirasa S.L.
- Un documento técnico con pesos, esquemas, diagramas, lista de piezas, referencias y precios de las mismas, dimensiones y fotos de las mismas deberán ser presentadas por el fabricante, importador o su representante a la Comisión Organizadora de la Copa Moto3 Naked Cup.
- EN LAS PIEZAS EN LAS QUE SÓLO SE PERMITE LA UTILIZACIÓN DE LAS ORIGINALMENTE PRODUCIDAS POR EL FABRICANTE PARA EL MODELO EN CUESTIÓN, LOS PARTICIPANTES SE VERÁN OBLIGADOS, CUANDO SE LE SOLICITE, AL MONTAJE DE PIEZAS ORIGINALES QUE LE SEAN PROPORCIONADAS POR LA ORGANIZACIÓN