

REGLAMENTO DEPORTIVO DE VELOCIDAD

La Federación Castellano-Manchega de Motociclismo, convoca el Campeonato de Castilla La Mancha de Velocidad, Trofeo Regional y Copa Promoción 2.008, que se regirán de acuerdo a las normas siguientes:

Artículo 1.- REGLAMENTOS:

Los reglamentos particulares para este Campeonato, deberán ser enviados con 20 días de antelación como mínimo a la fecha de su celebración para su aprobación por la FCMM acompañados así mismo de los horarios, recorrido de la prueba e importe de los derechos de aprobación. Toda competición cuyo reglamento no se reciba dentro de ese plazo, se incrementará en un 25%, los derechos de aprobación establecidos. La aplicación e interpretación del presente Reglamento, corresponde a la F.C.M.M.

Artículo 2.- LICENCIAS

Podrán participar en este Campeonato todos los pilotos con licencia de Castilla La Mancha que deberán estar en posesión de licencia homologada RFME. Este Campeonato, podrá abrirse a pilotos de otras Comunidades con licencia homologada RFME siempre que las necesidades técnicas de organización permitan la admisión de esos pilotos en cuyo caso solo puntuarán para este campeonato y trofeo los pilotos con licencia expedida por la FCMM en las siguientes categorías:

<u>Clase Súper Sport y Extreme</u>	Junior y Senior y Veteranos
<u>Clase Clásicas:</u>	Júnior edad mínima 33 años; Senior 35 años y Veterano.
<u>Formula 125</u>	Senior Júnior y Cadete

Quedan autorizados los pilotos de clásicas menores de 33 años que hayan estado participando en el campeonato Castilla La Mancha en años anteriores.

Los pilotos con licencia FCMM, Júnior que participen en el Campeonato de Castilla La Mancha, no podrán participar en la Copa Promoción.

No podrán participar en el Campeonato de Castilla La Mancha, los pilotos que hayan obtenido puntuación en la clasificación del CEV 2007, y los que progresivamente obtengan puntos en el CEV 2008, salvo el caso de pilotos con licencia FCMM (homologada), que podrán ser autorizados tras petición del interesado.

Artículo 3.- MOTOCICLETAS Y CILINDRADAS:

Podrán participar en este Campeonato:

3.3.- Clase Súper sport. .- Redacción aplicada en el Reglamento CEV

3.4.- Clase Extreme .- Redacción aplicada en el Reglamento CEV

3.5.- Clásicas:

Categoría B:	Motocicletas de competición o sport hasta 250 cc (2T) Motocicletas de competición o sport hasta 350 cc (4T)
Categoría C:	Motocicletas de competición o sport desde 260 c.c. hasta 350 cc (2 T.) Motocicletas de competición o sport desde 360 c.c. hasta 500 cc (4 T.)
Formula I:	Motocicletas de competición o sport de 2 T. hasta 750 c.c. 3 cilindros máximo Motocicletas de competición o sport de 4 T. hasta 1200 c.c. 6 cilindros máximo
Formula II:	Motocicletas de competición o sport de 2 T. hasta 370 c.c. 2 cilindros máximo Motocicletas de competición o sport de 4 T. hasta 500 c.c. 1,2,3 y 4 cilindros.

3.6.-Formula 125 c.c.: Motocicletas con cilindrada superiores a 80 c.c. hasta 125 c.c.

Artículo 4.- DORSALES

4.1.- Los colores y fondo serán los siguientes:

<u>Clase</u>	<u>Fondo</u>	<u>Numero</u>
Súper Sport (A)	Blanco	Azul
Extreme (B)	Blanco	Negro
Clásica B	Verde	Blanco
Clásica C (2T 350)	Azul	Blanco
Clásica C (4T 500)	Amarillo	Negro
Clásica F I	Blanco	Negro
Clásicas F II	Rojo	Blanco
125 c.c.	Amarillo	Negros

Como norma **Obligatoria** la altura de los números deberán ser como mínimo de 140 mm, los fondos deberán ser de un solo color y el espacio libre alrededor de los números deberá ser por lo menos de 25 mm. No se permitirán números de 3 cifras, ni números de difícil identificación

Artículo 5.- MINIMO DE COMPETICIONES:

Todas las competiciones que se celebren serán válidas a efectos de puntuación para este Campeonato, siempre que se cumplan las determinaciones del Art. 6°.

Artículo 6.- MINIMO DE PARTICIPANTES:

Para que una competición de las programadas tengan validez a efectos de puntuación, deberán contar con un mínimo de 15 inscripciones realizadas en tiempo y forma, o tomar salida un mínimo de **10 pilotos** en cada clase, que cumplan lo dispuesto en el Artículo 2. Si alguna clase de las convocadas, no obtuviera el mínimo de pilotos determinados, esta clase se convertiría al final del Campeonato en Trofeo Regional, siendo otorgados los premios que para los mismos se especifican en el Art. 11.3

Artículo 7.- CLASIFICACION DE PILOTOS:

7.1.- Para obtener clasificación individual en cada prueba será preciso haber efectuado el 75% de la distancia total de la carrera, o haber franqueado la línea de llegada dentro de los 5 minutos siguientes a la llegada del primer clasificado.

La puntuación establecida individualmente para cada piloto para su clasificación final del Campeonato, será la siguiente:

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

Para la clasificación final del Campeonato, Trofeo Regional y Copa Promoción, los casos de empate, ser resolverán a favor de quien haya obtenido mayor número de primeros puestos, en caso de subsistir el empate, a favor de quien haya obtenido mayor número de segundos puestos y así sucesivamente, de persistir el empate, se resolverá finalmente, a favor del mejor clasificado en la última prueba.

7.3.- La clasificación final 2008 se establecerá en la siguiente forma:

Campeonato Castilla La Mancha Súper Sport
 Campeonato Castilla La Mancha Extreme
 Campeonato Castilla La Mancha Clásicas B
 Campeonato Castilla La Mancha Clásicas C
 Campeonato Castilla La Mancha Clásicas F1
 Campeonato Castilla La Mancha Clásicas F2
 Trofeo Regional 125.
 Copa Promoción Supersport
 Copa Promoción Extreme

Artículo 8.- CLASIFICACION DE CLUBS Y MARCAS:

La clasificación de Clubes, se establecerá sobre la participación de DOS pilotos de DOS Clubes como mínimo, asignando igual puntuación que la clasificación de pilotos.

La clasificación de Marcas, se establecerá sobre la participación de DOS motocicletas de la misma marca, siendo imprescindible para optar a título, estar en posesión de la correspondiente licencia de Marcas expedida por la FCMM.

Artículo 9.- INSCRIPCIONES Y DERECHOS:

Las inscripciones para el Campeonato de Castilla La Mancha, se realizará vía Internet a través de la web www.fcmm.net y el importe de la misma, se efectuará por pasarela de pago.

<i>Pilotos Lic. FCMM</i>	<i>Todo el Cpto.</i>	<i>10 días antes</i>
Cptos. y Trofeos	90 € / prueba	105 € / prueba
Copa Promoción	85 € / prueba	95 € / prueba
Todas categ. Con transponder personal	75 € / prueba	90 € / prueba

<i>Pilotos Lic. Otra Fed.</i>	<i>Todo el Cpto.</i>	<i>10 días antes</i>
Cptos. y Trofeos		120 € / prueba

Las inscripciones se cerrarán en tiempo y forma hasta las 20:00 horas del jueves de la semana anterior a la fecha de la prueba.

No se admitirán inscripciones FUERA DE PLAZO, salvo que hubiera posibilidad de incrementar las parrillas o admitir más pilotos por baja de los inscritos.

Los pilotos con licencia de otras Federaciones Autonómicas, podrán enviar PREINSCRIPCIÓN SIN PAGO DE LA CUOTA CORRESPONDIENTE. Su admisión quedará supeditada a las posibilidades técnicas de organización de la prueba. En caso de admisión, se les notificará vía telefónica para formalizar la inscripción y el abono de los derechos correspondientes.

Las inscripciones para todo el Campeonato, se formalizaran 15 días antes de la primera carrera

Las inscripciones para pruebas PUNTUABLES NO APROBADAS por la FCMM, el importe de la inscripción, será el determinado por el propio circuito, o Federación correspondiente.

La no asistencia a una competición deberá ser comunicada a la FCMM hasta el viernes anterior al de la celebración de la competición. La comunicación deberá efectuarse por escrito mediante fax o mail fcmm@fcmm.net Esta comunicación dará derecho a la devolución del importe de la inscripción, siempre la misma sea debidamente justificada y documentada.

Artículo 10.- ENTRENAMIENTOS

Se realizarán dos tandas de entrenamientos cronometrados de 20' para todas las clases.

Será OBLIGATORIO, para poder tomar parte en la carrera, haber realizado al menos un entrenamiento. La calificación para parrilla, será determinada por el mejor tiempo obtenido de entre las dos mangas.

El horario de entrenamientos podrá ser modificado por necesidades de organización.

Artículo 11.- TROFEOS Y AYUDAS A PILOTOS:

11.1 Se entregarán trofeos a los 3 primeros clasificados de la **general** de cada clase convocada indistintamente de la Federación a la que pertenezcan

11.2 Los pilotos clasificados con licencia FCMM de la clasificación general de carrera, organizada a través de la FCMM, recibirán una subvención para promoción deportiva de acuerdo al cuadro siguiente:

Piloto	Extreme	Súper sport	B Clásic. C	F1 Clásic. F2	125 c.c.
1º Clasificado	300 €	300 €	150 € 150 €	150 € 150 €	100 €
2º Clasificado	250 €	250 €	120 € 120 €	120 € 120 €	75 €
3º Clasificado	200 €	200 €	100 € 100 €	100 € 100 €	50 €
4º Clasificado	180 €	180 €	-----	-----	
5º Clasificado	150 €	150 €	-----	-----	
6º Clasificado	100 €	100 €	-----	-----	

Estas ayudas serán efectivas en las competiciones cuyo reglamento sea aprobado por la FCMM.

EL PAGO DE LAS AYUDAS POR CARRERA, SE ABONARAN HASTA 30´ DESPUES DE FINALIZAR LA ULTIMA ENTREGA DE TROFEOS. TRANSCURRIDO ESE TIEMPO LA AYUDA QUEDARA EXTINGUIDA, SIN QUE SE PUEDA OPTAR A RECURSO DE LA MISMA.

11.3 Los premios que la F.C.M.M. otorga para la clasificación final de este Campeonato, serán los siguientes:

Campeonatos Castilla La Mancha:

Campeón: Trofeo, Diploma y subvención del importe pagado de la licencia Homologada año 2.008
 Subcampeón: Trofeo, Diploma y subvención del importe pagado de la licencia Homologada año 2.008
 3º Clasificado: Trofeo, Diploma y subvención del importe pagado de la licencia Homologada año 2.008
 Club Vencedor: Diploma.

Trofeos y Copas Regionales:

Vencedor Trofeo, Diploma y subvención del importe pagado de la licencia REGIONAL 2008
 2º Clasificado: Trofeo, Diploma
 3º Clasificado: Trofeo, Diploma
 Club Vencedor: Diploma.

Será OBLIGATORIO la presencia del Campeón de cada clase en el acto de la “GALA DE CAMPEONES”, cuando la FCMM convoque dicho acto. La NO asistencia a la Gala, llevará consigo la pérdida del Trofeo, Diploma y Subvención de licencia correspondiente.

Artículo 12.- COMPORTAMIENTO EN LA LLEGADA:

Los pilotos que franqueen la línea de llegada una vez finalizada la carrera, deberán efectuar todavía una vuelta completa a la pista a velocidad moderada sin detenerse salvo en caso de avería.

Los tres primeros clasificados, deberán dirigirse directamente al podium para la entrega de trofeos junto con sus motocicletas.

El piloto que pasados 15´ después de finalizada su carrera, no este presente en el podium, perderá automáticamente el derecho a trofeo.

Artículo 13.- CARGOS OFICIALES

La Entidad Organizadora, nombrará todos los Cargos Oficiales correspondientes de la prueba, no obstante la FCMM podrá nombrar 2 Comisarios Deportivos en tal caso, la presidencia del Jurado, corresponderá al primer nominado.

Igualmente la FCMM podrá nombrar un Comisario Técnico como observador que ostentará voz y voto en las reuniones del Jurado en los temas concernientes a sus funciones.

Artículo 14.- SOBRE RECLAMACIONES:

Para reclamaciones deportivas, media hora como máximo después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito dirigido al Director o Comisarios Deportivos, acompañando a cada reclamación una fianza **300 €**, haciendo constar el motivo de la reclamación.

Las reclamaciones técnicas, irán acompañadas de una fianza de **600 €**, y deberán efectuarse media hora como máximo después de la llegada del último participante.

Artículo 15.- SEGURIDAD Y RESPONSABILIDAD CIVIL:

En los aspecto de seguridad y responsabilidad civil legal, para los Campeonatos y Trofeos de Castilla La Mancha, se tendrán presente por los organizadores los artículos 44, 53 y 80 del Reglamento Deportivo RFME/FCMM.

Artículo 16.-PARQUES CERRADOS:

Las organizaciones, deberán prever un parque cerrado para retener las motocicletas después de carrera al menos 30 minutos en cada clase. No podrán ser retiradas sin la autorización del Director de la prueba.

La verificación final se realizará según criterio del Comisario Técnico que pueda ser nombrado por la FCMM.

Artículo 17.- INICIO Y FIN DE UNA COMPETICIÓN

Una competición comienza en el momento de las verificaciones administrativas y técnicas y finaliza cuando se hayan cumplido las siguientes formalidades:

- a) Los resultados finales han sido aprobados por el Jurado de la competición.
- b) Todos los plazos para formular reclamaciones han sido cumplidos; y
- c) Todos los controles técnicos, deportivos, antidopaje, etc. han sido efectuados

NORMAS A SEGUIR EN CASO DE SUSPENSIÓN DE UNA PRUEBA

- a) Interrupción de una carrera: Se aplicará reglamento R.F.M.E.
- b) Nueva salida de carrera interrumpida: Se aplicará reg. R.F.M.E.
- c) Suspensión de una carrera con entrenamientos realizados: Si una carrera es suspendida por cualquier motivo, una vez realizados los entrenamientos, la organización queda obligada a la devolución del 50% del importe de inscripción de cada piloto.

NOTA FINAL: La asistencia a Briefing, será de obligado cumplimiento en aquellas pruebas en que la organización así lo estipule, y prevea un determinado tiempo en su cuadro horario para ello. La no asistencia conllevará una multa de 30 € ó en su defecto la imposibilidad de participar en carrera.

REGLAMENTO TÉCNICO SUPERSPORT/EXTREME

Será de aplicación el Reglamento Técnico del Campeonato de España de Velocidad para cada clase.

MODIFICACIONES AUTORIZADAS:

NEUMÁTICOS: Se autoriza el cambio de neumáticos en pruebas tuteladas por la FCMM pudiendo ser utilizados slick ó slick manipulados.

FRENOS: Se autoriza el cambio de bombas de freno para pruebas tuteladas por la FCMM.

El Presente reglamento podrá sufrir variaciones que serán comunicadas a través de la web oficial de la FCMM.

REGLAMENTO TÉCNICO DE FORMULA 125 c.c.

1) MOTOCICLETAS ADMITIDAS:

126 Series: -Cualquier motocicleta de sport producción matriculable.

PRE GP: -Marcas: Metrakit, Conti, Derbi, Cup 125.

PROTOTIPOS : -Parte ciclo GP o Sport Producción.

2) MOTORES:

125 Series: -Se pueden modificar sus elementos internos.

PRE GP: -No se pueden modificar internamente ni variar el diagrama de distribución.

PROTOTIPOS: -Se admiten motores de Sport Producción, Cross de 125 (2 tiempos)
-Se pueden modificar sus elementos internos. Motores de 250 (4 tiempos) sin modificación externa y interna.
-No se permiten motores de GP.

3) CHASIS:

125 SERIES: -El bastidor debe ser de origen con número de serie.
-Se permite aligerar o sustituir soportes, carenado, sub-chasis, estriberas, palancas de cambio y freno.
-Es obligatorio desmontar luces delantera y trasera, caballetes, estriberas traseras, soportes de pasajero y soportes de espejos.

PRE GP: -No se admiten modificaciones, debe ser original.

PROTOTIPOS: -Se permiten chasis de Sport Producción y chasis de GP este, convenientemente modificado para albergar los nuevos motores a utilizar.

4) SUSPENSIÓN DELANTERA:

125 SERIES: -Se pueden modificar todos sus elementos internos.

PRE GP: -Se pueden modificar todos sus elementos internos.

PROTOTIPOS: -Libre elección.

5) SUSPENSIÓN TRASERA:

125 SERIES: -Libre elección incluso el cambio de bieletas de hacinamiento.

PRE GP: -Original, se permite el cambio de muelles.

PROTOTIPOS: -Libre elección, incluso el cambio de bieletas de hacinamiento.

6) CARBURADOR:

125 SERIES: -Libre elección de modelo y diámetro.

PRE GP: -Libre elección de modelo y 38 mm máximo de diámetro.

PROTOTIPOS: -Libre elección de modelo y diámetro.

7) ALIMENTACIÓN Y COMSBUSTIBLE:

125 SERIES: -Deposito de origen, tapón y grifos de libre elección, se permite el cambio de cajas de laminas y toberas.

PRE GP: -Original

PROTOTIPOS: -Original correspondiente al chasis a utilizar.

-Se autoriza el cambio de laminas y toberas en los motores de 2 tiempos.

Para los tres casos, el combustible a emplear, será gasolina sin plomo comercializada.

8) FRENOS:

125 SERIES: -Se pueden modificar bombas, latiguillos y discos.

PRE GP: -Original, no se permiten modificaciones.

PROTOTIPOS: -Se pueden modificar bombas, latiguillos y discos.

9) LLANTAS Y NEUMÁTICOS:

125 SERIES: -Neumáticos comercializados rayados o Sliks no de GP. Llantas libres

PRE GP: -Neumáticos comercializados rayados o Sliks no de G.P. Llantas originales

PROTOTIPOS: -Neumáticos comercializados rayados o Sliks no de GP. Llantas libres.

10) ENCENDIDO:

125 SERIES: -Libre elección y modificación.

PRE GP: -Original

PROTOTIPOS: -En motores de 2 tiempos, libre elección o modificación.

-En motores de 4 tiempos, original

11) SISTEMA DE REFRIGERACIÓN:

125 SERIES: -Libre modificación.

PRE GP: -Original.

PROTOTIPOS: -Libre modificación.

Para todas las motocicletas queda totalmente prohibido el uso de líquidos refrigerantes o aditivos, solo se permite agua, todos los circuitos refrigerantes deben tener un deposito de expansión.

12) PESO:

Queda establecido un peso de 80 kg. mínimo para todas las categorías con la motocicleta orden de marcha y sin gasolina.

NORMAS DE SEGURIDAD:

a) Las motocicletas deben disponer de un interruptor / pulsador de paro en los manillares.

b) Espuma antifuegos en los depósitos de gasolina.

c) Todos los tapones de llenado y vaciado de aceite deben ser precintados.

d) Las manetas de freno y embrague, tienen que terminar en bola, los manillares y estriberas tienen que terminar en punta redonda.

e) El limite fotométrico no deberá sobrepasar los 105 dB medidos a una velocidad media del pistón de 11 mts/seg.

f) Queda prohibida la instalación de cambios semiautomáticos.

REGLAMENTO DE CLÁSICAS CLASE B/C

1.- FABRICACIÓN: Las motocicletas de las categorías B y C deberán estar fabricadas entre 1945 y 1972 , no podrán ser de origen japonés ni bicilíndricas

2.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS EN COMPETICIÓN: Las motocicletas admitidas para el Campeonato de Castilla la Mancha 2006 son:

- MOTOCICLETAS DE COMPETICIÓN o SPORT
- 2 TIEMPOS HASTA 250 ccCATEGORÍA "B"
- 4 TIEMPOS HASTA 350 cc.....CATEGORÍA "B"

DORSAL VERDE N° BLANCO

- 2 TIEMPOS DESDE 260 cc hasta 350 cc.....CATEGORÍA "C"
- 4 TIEMPOS DESDE 360 cc hasta 500 cc.....CATEGORÍA "C"

350.....DORSAL AZUL N° BLANCO
500.....DORSAL AMARILLO N° NEGRO

3.- CARACTERÍSTICAS:

3.1.- Las motocicletas deben presentarse tal como era en su época, sin cambios externos. Respetando los modelos de competición , deportivos y sport de cada fabricante y marca; y deben usarse colines, silletas, depósitos y carenados de época, o caso de que sean de fabricación posterior, deberán tener el mismo aspecto que si fueran del periodo original.

Se utilizarán siempre aleta (guardabarros) delantera, excepto cuando sea moto carenada y que esta lleve la forma de la rueda, como eran en la época.

3.2.- No se permiten frenos de disco , sólo frenos de tambor.

3.3. y 3.4.- No se permiten ruedas de aleación (llantas de palos) , sólo de radios máxima anchura 3" pulgadas 76.2 mm y un \varnothing de 18" ó 19" pulgadas.

3.5.- Todas las motocicletas deben tener un par de amortiguadores de suspensión trasera . No se permiten MONO-AMORTIGUADORES, salvo que se pueda demostrar que la equipara de origen. El conjunto de la suspensión trasera debe parecer de la época. Quedan excluidos los amortiguadores

con el depósito de gas adicional o incorporado. Así mismo no se permitirán suspensiones delanteras con reglaje exterior (aire, gas, etc). El diámetro de las barras de horquilla serán de 36 mm de \varnothing máximo.

3.6.- No se permiten basculantes de sección rectangular , se permiten refuerzos tanto en el basculante como en el chasis siempre que no modifique la estética del conjunto y de la propia motocicleta.

3.7.- Los motores se pueden modificar libremente y /o ponerles componentes modernos , pero con todas las partes visibles del motor, tapas, cilindros , carteres , etc deben tener el aspecto original de la época. Los cilindros admitidos son:

MONTESA	RIZADOS SALIDA LATERAL MOTO CARENADA
BULTACO	CILINDROS CUADRADOS
OSSA	CILINDROS CUATRO ALETAS MOTO CARENADA
DUCATI	CILINDROS REDONDOS

3.8.- La elección de los carburadores es libre siempre que sean modelos de la época o su replica . No se admiten carburadores de guillotina compuesta plana de aleaciones especiales. Ni con Power jet, no se permite admisión por láminas

3.9.- El mando de gas (acelerador de puño) será siempre de salida frontal para todas las categorías.

3.10.- Es obligatorio el precintado de los tapones y tornillos que accedan a espacios físicos ocupados o bañados por aceite.

3.11.- Caso de tratarse de motores de cárter seco, el depósito de aceite debe ser de tipo y diseño de origen y colocado en el chasis en la posición original.

3.12.- Todos los respiraderos del motor y/o desvaporizadores deberán terminar en un recipiente de cantidad mínima de 250 cc.

3.13.- Es obligatorio el uso de silenciosos en todas las motos de 2T , así como también es aconsejable en las motocicletas de 4T.

3.14.- Los topes de dirección son obligatorios y deberán estar colocados adecuada y firmemente de forma que permita dejar libre el espacio suficiente y seguro entre la mano cerrada sobre cualquiera de los puños y el depósito de la moto, al girar el tren delantero.

3.15.- Los accesorios que se monten , tales como pedales de cambio y freno, reposapiés, soportes, manetas, puño de acelerador, amortiguador de dirección, tirantes de freno, etc. Deberán ser iguales o similares a los utilizados en competición hasta el año 1980 (quedan prohibidos los puños de acelerador de salida lateral y las manetas de plástico)

Las manetas siempre terminaran en bola, así como los semimanillares los reposapiés (estriberas) , y las palancas de cambio y freno trasero serán redondeadas.

4.- NEUMÁTICOS:

Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos. No se permiten SLIKS ni SLIKS RAYADOS y cualquier otro neumático de perfil bajo. Máxima anchura 120.

5.- ADECUACIÓN DE LAS MOTOCICLETAS A LOS REGLAMENTOS:

No se admitirán motocicletas cuyo aspecto exterior de conservación y/o de restauración , no se adapte a los mínimos exigibles por el presente Reglamento Técnico a todas las pruebas se desplazará un Comisario Técnico, el cual tendrá la potestad de DENEGAR LA SALIDA A PISTA

(previo informe al Director de Competición) a las motocicletas que no reúnan las mínimas condiciones exigidas en el Reglamento Técnico. Tampoco se permitirán manillares “PLANOS” o enduro, ya que estos no son recomendables ni estéticos en competiciones de velocidad, solamente semimanillares de uso en competición . En los demás, todas las motocicletas deberán estar preparadas de acuerdo con los requerimientos del código FIM y/o del reglamento particular de la prueba. Cualquier cuestión que se suscitase, se resolverá basándose en el presente Reglamento por la Comisión Deportiva de la F.C.M.M.

6.- SALIDA EN CARRERA:

Se efectuará con motor en marcha , el proceso de salida, se desarrollara en la forma siguiente:

Todas las motocicletas se situarán en la zona de Pit Line, junto al semáforo de acceso a pista, una vez abierto el semáforo todas las motocicletas se dirigirán hacia la parrilla según clasificación de entrenamientos, inmediatamente se dará la salida a la vuelta de calentamiento y posteriormente se dará la salida de carrera.

Las motocicletas que por cualquier circunstancia no estuvieran en la zona de Pit Line en el momento de dar acceso a pista, NO PODRAN tomar la salida desde la parrilla, debiendo permanecer con el motor en marcha en esa zona hasta que se efectúe la salida de carrera.

7.- RECOMENDACIONES:

La decoración de las motocicletas se realizará respetando en lo posible los colores originales que cada marca utilizaba en la época, así como los diseños y fileteados, no estando permitido los colores excesivamente vivos, que puedan desvirtuar el espíritu clásico de estas motos de época y competición.

Uso de carburantes: Solamente estarán permitidos los combustibles que se puedan adquirir en cualquier surtidor, para uso comercial y las gasolinas de hasta cien octavos , ricas en plomo, acorde con los materiales de nuestras motos. No se permite gasolinas de competición , ni con aditivos especiales.

Publicidad: La publicidad en las motocicletas deberá ser lo más discreta posible.

La vestimenta de los pilotos: Monos de cuero de una sola pieza. Se aconseja que el color de os monos sea negro, de un solo color tradicional o bicolor (siempre pantalón negro)

Seguridad del piloto: Se recomienda utilizar siempre espaldera y protecciones en el mono, tanto las botas, guantes y mono deberán estar en perfecto estado. El casco estará debidamente homologado con la identificación del fabricante para uso deportivo y será modelo integral. Todos los pilotos están obligados a presentar el equipo personal en la verificación técnica, a petición del Comisario Técnico.

8.- DISPOSICIONES GENERALES:

No se permite la utilización de titanio, fibra de carbono y kevlar en chasis y basculantes. No se permiten basculantes de aluminio. No se permiten silenciosos de carbono o Kevlar.

Todas las motocicletas deben llevar protector cadena / corona según norma FIM y las motocicletas de 4 T es obligatorio el montaje de una bandeja de recuperación de aceite, su capacidad mínima a de ser la mitad de la cantidad de aceite que contenga el carter o depósito.

10.- DISPOSICIONES GENERALES:

Cualquier cuestión y disposición no prevista en los reglamentos ya indicados , podrán ser resuelto por la Comisión Deportiva de la F.C.M.M

REGLAMENTO CLASICAS FORMULA I

1.- FABRICACIÓN: HASTA 1980 INCLUIDO

2.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS EN COMPETICIÓN: Las motocicletas admitidas para el Campeonato de Castilla la Mancha 2006 son:

- MOTOCICLETAS DE COMPETICIÓN o SPORT
- 2 TIEMPOS HASTA 750 cc y MÁXIMO 3 CILINDROS
- 4 TIEMPOS HASTA 1200 cc. y 6 CILINDROS MÁXIMO
- REFRIGERACIÓN AIRE, ACEITE o AGUA
- DORSAL FONDO BLANCO y N° NEGRO
- SE PERMITE EL INTERCAMBIO DE MOTORES y CHASIS
- SE PERMITEN PROTOTIPOS DOCUMENTADOS HASTA 1980
- LA EDAD MÍNIMA DE LOS PARTICIPANTES SERÁ DE 35 AÑOS
- SE ADMITEN LAS YAMAHA TZ –TD y RD 250-400

3.- CARACTERÍSTICAS:

3.1.- Las motocicletas deben presentarse tal como era en su época, sin cambios externos. Respetando los modelos de competición , deportivos y sport de cada fabricante y marca; y deben usarse colines, sillas, depósitos y carenados de época, o caso de que sean de fabricación posterior, deberán tener el mismo aspecto que si fueran del periodo original.

Se utilizarán siempre aleta (guardabarros) delantera, excepto cuando sea moto carenada y que esta lleve la forma de la rueda, como eran en la época.

3.2.- Se permiten frenos de tambor o disco en ambas ruedas. Los discos de un \varnothing máximo de 300 mm , pinzas de simple pistón , bomba delantera con depósito incorporado, manetas de freno y embrague sin regulación, latiguillos metálicos, las pinzas de freno máximo dos pistones.

3.3. y 3.4.- La máxima anchura de las llantas en ambas ruedas será de 3'50 " (pulgadas) , y un \varnothing de 18 " ó 19 " (pulgadas). Se permiten ruedas de aleación siempre que sean las originales del modelo de cada motocicleta

3.5.- Todas las motocicletas deben tener un par de amortiguadores de suspensión trasera . No se permiten MONO-AMORTIGUADORES, salvo que se pueda demostrar que la equipara de origen. El conjunto de la suspensión trasera debe parecer de la época. Quedan excluidos los amortiguadores con el depósito de gas adicional o incorporado. Así mismo se permitirán suspensiones delanteras con reglaje exterior (aire, gas, etc). El diámetro de las barras de horquilla serán de 42 mm de \varnothing máximo.

3.6.- No se permiten basculantes de sección rectangular , se permiten refuerzos tanto en el basculante como en el chasis siempre que no modifique la estética del conjunto y de la propia motocicleta.

3.7.- Los motores se pueden modificar libremente , se permite aumentar la cilindrada del modelo de motor de origen.

3.8.- La elección de los carburadores es libre siempre que sean modelos hasta 1980 o replicas de los mismos , también se admiten motores con admisión por láminas si lo llevara de origen.

3.9.- El mando de gas (acelerador de puño) será siempre de salida frontal para todas las categorías.

3.10.- Es obligatorio el precintado de los tapones y tornillos que accedan a espacios físicos ocupados o bañados por aceite.

3.11.- Caso de tratarse de motores de cárter seco, el depósito de aceite debe ser de tipo y diseño de origen y colocado en el chasis en la posición original.

3.12.- Todos los respiraderos del motor y/o desvaporizadores deberán terminar en un recipiente de cantidad mínima de 250 cc.

3.13.- Es obligatorio el uso de silenciosos en todas las motos de 2T , así como también es aconsejable en las motocicletas de 4T.

3.14.- Los topes de dirección son obligatorios y deberán estar colocados adecuada y firmemente de forma que permita dejar libre el espacio suficiente y seguro entre la mano cerrada sobre cualquiera de los puños y el depósito de la moto, al girar el tren delantero.

3.15.- Los accesorios que se monten , tales como pedales de cambio y freno, reposapiés, soportes, manetas, puño de acelerador, amortiguador de dirección, tirantes de freno, etc. Deberán ser iguales o similares a los utilizados en competición hasta el año 1980 (quedan prohibidos los puños de acelerador de salida lateral y las manetas de plástico)

Las manetas siempre terminaran en bola, así como los semimanillares los reposapiés (estriberas) , y las palancas de cambio y freno trasero serán redondeadas.

4.- NEUMÁTICOS:

Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos. No se permiten SLIKS ni SLIKS RAYADOS y cualquier otro neumático de perfil bajo. Máxima anchura 120.

5.- ADECUACIÓN DE LAS MOTOCICLETAS A LOS REGLAMENTOS:

No se admitirán motocicletas cuyo aspecto exterior de conservación y/o de restauración , no se adapte a los mínimos exigibles por el presente Reglamento Técnico a todas las pruebas se desplazará un Comisario Técnico, el cual tendrá la potestad de DENEGAR LA SALIDA A PISTA (previo informe al Director de Competición) a las motocicletas que no reúnan las mínimas condiciones exigidas en el Reglamento Técnico. Tampoco se permitirán manillares “PLANOS” o enduro, ya que estos no son recomendables ni estéticos en competiciones de velocidad, solamente semimanillares de uso en competición . En los demás, todas las motocicletas deberán estar preparadas de acuerdo con los requerimientos del código FIM y/o del reglamento particular de la prueba. Cualquier cuestión que se suscitase, se resolverá basándose en el presente Reglamento por la Comisión Deportiva de la F.C.M.M.

6.- SALIDA EN CARRERA:

Se efectuará con motor en marcha , el proceso de salida, se desarrollara en la forma siguiente:

Todas las motocicletas se situarán en la zona de Pit Line, junto al semáforo de acceso a pista, una vez abierto el semáforo todas las motocicletas se dirigirán hacia la parrilla según clasificación de entrenamientos, inmediatamente se dará la salida a la vuelta de calentamiento y posteriormente se dará la salida de carrera.

Las motocicletas que por cualquier circunstancia no estuvieran en la zona de Pit Line en el momento de dar acceso a pista, NO PODRAN tomar la salida desde la parrilla, debiendo permanecer con el motor en marcha en esa zona hasta que se efectúe la salida de carrera.

7.- RECOMENDACIONES:

La decoración de las motocicletas se realizará respetando en lo posible los colores originales que cada marca utilizaba en la época, así como los diseños y fileteados, no estando permitido los colores excesivamente vivos, que puedan desvirtuar el espíritu clásico de estas motos de época y competición.

Uso de carburantes: Solamente estarán permitidos los combustibles que se puedan adquirir en cualquier surtidor, para uso comercial y las gasolinas de hasta cien octavos , ricas en plomo, acorde con los materiales de nuestras motos. No se permite gasolinas de competición , ni con aditivos especiales.

Publicidad: La publicidad en las motocicletas deberá ser lo más discreta posible.

La vestimenta de los pilotos: Monos de cuero de una sola pieza. Se aconseja que el color de los monos sea negro, de un solo color tradicional o bicolor (siempre pantalón negro)

Seguridad del piloto: Se recomienda utilizar siempre espaldera y protecciones en el mono, tanto las botas, guantes y mono deberán estar en perfecto estado. El casco estará

debidamente homologado con la identificación del fabricante para uso deportivo y será modelo integral. Todos los pilotos están obligados a presentar el equipo personal en la verificación técnica, a petición del Comisario Técnico.

8.- DISPOSICIONES GENERALES:

No se permite la utilización de titanio, fibra de carbono y kevlar en chasis y basculantes. No se permiten basculantes de aluminio. No se permiten silenciosos de carbono o Kevlar.

Las llantas de aleación sólo se permiten las que lleva la moto de origen , no valen otras en caso de cambio tienen que ser de radios.

Todas las motocicletas deben llevar protector cadena / corona según norma FIM y las motocicletas de 4 T es obligatorio el montaje de una bandeja de recuperación de aceite, su capacidad mínima a de ser la mitad de la cantidad de aceite que contenga el carter o depósito.

10.- DISPOSICIONES GENERALES:

Cualquier cuestión y disposición no prevista en los reglamentos ya indicados , podrán ser resuelto por la Comisión Deportiva de la F.C.M.M

REGLAMENTO CLASICAS FORMULA II

1.- FABRICACIÓN: HASTA 1980 INCLUIDO

2.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS EN COMPETICIÓN: Las motocicletas admitidas para el Campeonato de Castilla la Mancha 2006 son:

- MOTOCICLETAS DE COMPETICIÓN o SPORT
- 2 TIEMPOS HASTA 370 cc y MÁXIMO 2 CILINDROS
- 4 TIEMPOS HASTA 500 . 1,2,3 y 4 CILINDROS
- REFRIGERACIÓN AIRE, ACEITE
- DORSAL FONDO ROJO N° BLANCO
- SE PERMITE EL INTERCAMBIO DE MOTORES y CHASIS
- SE PERMITEN PROTOTIPOS DOCUMENTADOS ANTERIORES A 1980

3.- CARACTERÍSTICAS:

3.1.- Las motocicletas deben presentarse tal como era en su época, sin cambios externos. Respetando los modelos de competición , deportivos y sport de cada fabricante y marca; y deben usarse colines, silletas, depósitos y carenados de época, o caso de que sean de fabricación posterior, deberán tener el mismo aspecto que si fueran del periodo original.

Se utilizarán siempre aleta (guardabarros) delantera, excepto cuando sea moto carenada y que esta lleve la forma de la rueda, como eran en la época.

3.2.- Se permiten frenos de tambor o disco en ambas ruedas. Los discos de un \varnothing máximo de 260 mm , pinzas de simple pistón , discos no flotantes, bombas con depósito redondo o modelo original , se permiten por seguridad latiguillos metálicos. Las manetas de freno o embrague sin regulación

3.3. y 3.4.- La máxima anchura de las llantas en ambas ruedas será de 3 " (pulgadas) , 76.2 mm y un \varnothing de 18 " ó 19 " (pulgadas). Se permiten ruedas de aleación siempre que sean las originales del modelo de motocicleta

3.5.- Todas las motocicletas deben tener un par de amortiguadores de suspensión trasera . No se permiten MONO-AMORTIGUADORES, salvo que se pueda demostrar que la equipara de origen. El conjunto de la suspensión trasera debe parecer de la época. Quedan excluidos los amortiguadores con el depósito de gas adicional o incorporado. Así mismo no se permitirán suspensiones delanteras con reglaje exterior (aire, gas, etc). El diámetro de las barras de horquilla serán de 36 mm de \varnothing máximo.

3.6.- No se permiten basculantes de sección rectangular , se permiten refuerzos tanto en el basculante como en el chasis siempre que no modifique la estética del conjunto y de la propia motocicleta.

3.7.- Los motores se pueden modificar libremente , no se permite aumentar la cilindrada del modelo de motor de origen.

3.8.- La elección de los carburadores es libre siempre que sean modelos hasta 1980 o replicas de los mismos , también se admiten motores con admisión por láminas si lo llevara de origen.

3.9.- El mando de gas (acelerador de puño) será siempre de salida frontal para todas las categorías.

3.10.- Es obligatorio el precintado de los tapones y tornillos que accedan a espacios físicos ocupados o bañados por aceite.

3.11.- Caso de tratarse de motores de cárter seco, el depósito de aceite debe ser de tipo y diseño de origen y colocado en el chasis en la posición original.

3.12.- Todos los respiraderos del motor y/o desvaporizadores deberán terminar en un recipiente de cantidad mínima de 250 cc.

3.13.- Es obligatorio el uso de silenciosos en todas las motos de 2T , así como también es aconsejable en las motocicletas de 4T.

3.14.- Los topes de dirección son obligatorios y deberán estar colocados adecuada y firmemente de forma que permita dejar libre el espacio suficiente y seguro entre la mano cerrada sobre cualquiera de los puños y el depósito de la moto, al girar el tren delantero.

3.15.- Los accesorios que se monten , tales como pedales de cambio y freno, reposapiés, soportes, manetas, puño de acelerador, amortiguador de dirección, tirantes de freno, etc. Deberán ser iguales o similares a los utilizados en competición hasta el año 1980 (quedan prohibidos los puños de acelerador de salida lateral y las manetas de plástico)

Las manetas siempre terminaran en bola, así como los semimanillares los reposapiés (estriberas) , y las palancas de cambio y freno trasero serán redondeadas.

4.- NEUMÁTICOS:

Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos. No se permiten SLIKS ni SLIKS RAYADOS y cualquier otro neumático de perfil bajo. Máxima anchura 120.

5.- ADECUACIÓN DE LAS MOTOCICLETAS A LOS REGLAMENTOS:

No se admitirán motocicletas cuyo aspecto exterior de conservación y/o de restauración , no se adapte a los mínimos exigibles por el presente Reglamento Técnico a todas las pruebas se desplazará un Comisario Técnico, el cual tendrá la potestad de DENEGAR LA SALIDA A PISTA (previo informe al Director de Competición) a las motocicletas que no reúnan las mínimas condiciones exigidas en el Reglamento Técnico. Tampoco se permitirán manillares "PLANOS" o enduro, ya que estos no son recomendables ni estéticos en competiciones de velocidad, solamente semimanillares de uso en competición . En los demás, todas las motocicletas deberán estar preparadas de acuerdo con los requerimientos del código FIM y/o del reglamento particular de la prueba. Cualquier cuestión que se suscitase, se resolverá basándose en el presente Reglamento por la Comisión Deportiva de la F.C.M.M.

6.- SALIDA EN CARRERA:

Se efectuará con motor en marcha , el proceso de salida, se desarrollara en la forma siguiente:

Todas las motocicletas se situarán en la zona de Pit Line, junto al semáforo de acceso a pista, una vez abierto el semáforo todas las motocicletas se dirigirán hacia la parrilla según

clasificación de entrenamientos, inmediatamente se dará la salida a la vuelta de calentamiento y posteriormente se dará la salida de carrera.

Las motocicletas que por cualquier circunstancia no estuvieran en la zona de Pit Line en el momento de dar acceso a pista, NO PODRAN tomar la salida desde la parrilla, debiendo permanecer con el motor en marcha en esa zona hasta que se efectúe la salida de carrera.

7.- RECOMENDACIONES:

La decoración de las motocicletas se realizará respetando en lo posible los colores originales que cada marca utilizaba en la época, así como los diseños y fileteados, no estando permitido los colores excesivamente vivos, que puedan desvirtuar el espíritu clásico de estas motos de época y competición.

Uso de carburantes: Solamente estarán permitidos los combustibles que se puedan adquirir en cualquier surtidor, para uso comercial y las gasolinas de hasta cien octavos , ricas en

plomo, acorde con los materiales de nuestras motos. No se permite gasolinas de competición , ni con aditivos especiales.

Publicidad: La publicidad en las motocicletas deberá ser lo más discreta posible.

La vestimenta de los pilotos: Monos de cuero de una sola pieza. Se aconseja que el color de los monos sea negro, de un solo color tradicional o bicolor (siempre pantalón negro)

Seguridad del piloto: Se recomienda utilizar siempre espaldera y protecciones en el mono, tanto las botas, guantes y mono deberán estar en perfecto estado. El casco estará debidamente homologado con la identificación del fabricante para uso deportivo y será modelo integral. Todos los pilotos están obligados a presentar el equipo personal en la verificación técnica, a petición del Comisario Técnico.

8.- DISPOSICIONES GENERALES:

No se permite la utilización de titanio, fibra de carbono y kevlar en chasis y basculantes. No se permiten basculantes de aluminio. No se permiten silenciosos de carbono o Kevlar.

Las llantas de aleación sólo se permiten las que lleva la moto de origen , no valen otras en caso de cambio tienen que ser de radios.

Todas las motocicletas deben llevar protector cadena / corona según norma FIM y las motocicletas de 4 T es obligatorio el montaje de una bandeja de recuperación de aceite, su capacidad mínima a de ser la mitad de la cantidad de aceite que contenga el carter o depósito.

10.- DISPOSICIONES GENERALES:

Cualquier cuestión y disposición no prevista en los reglamentos ya indicados , podrán ser resuelto por la Comisión Deportiva de la F.C.M.M

REGLAMENTO DEPORTIVO DE LA COPA PROMOCION VELOCIDAD

Artículo 1.- REGLAMENTOS:

Los reglamentos particulares para esta Copa de Promoción, deberán ser enviados con 20 días de antelación como mínimo a la fecha de su celebración para su aprobación por la FCMM acompañados así mismo de los horarios, recorrido de la prueba e importe de los derechos de aprobación. Toda competición cuyo reglamento no se reciba dentro de ese plazo, se incrementará en un 25%, los derechos de aprobación establecidos. La aplicación del presente Reglamento, corresponde a la F.C.M.M.

Artículo 2.- LICENCIAS

2.1.-Podrán participar en esta Copa de Promoción todos los pilotos con licencia JUNIOR 1º 2º y 3º año expedida por la FCMM. En el caso de los pilotos nuevos en la FCMM con licencia Junior 2, que hayan obtenido licencia Junior 1º año en otra federación, deberán adjuntar junto con la inscripción, una declaración jurada de no haber participado en ninguna competición

2.2.-Los pilotos participantes en esta Copa de Promoción, no podrán haber participado ni participar en otras competiciones deportivas motociclistas.

2.3.- Los 3 pilotos vencedores de una edición de la Copa Promoción en Supersport y Extreme, no podrán participar en ediciones sucesivas de la Copa Promoción, pudiendo pasar a competir en las pruebas del Campeonato de Castilla La Mancha de velocidad.

2.4.- Si durante el desarrollo de la Copa, se detectará que algún piloto ha participado en alguna competición en años anteriores o el presente, será retirado de la Copa Promoción, y retirado los puntos que pudieran haber conseguido en la clasificación.

La Copa Promoción se establecerá en dos clases:

Clase Supersport:

Clase Extreme

Artículo 3.- MOTOCICLETAS Y CILINDRADAS:

Podrán participar en este Campeonato:

3.3.- Clase Supersport. Según especificaciones RFME

3.4.- Clase Extreme . Según especificaciones RFME

Artículo 4.- DORSALES

4.1.- Los colores y fondo serán los siguientes:

<u>Clase</u>	<u>Fondo</u>	<u>Numero</u>
Supersport	Blanco	Azul
Extreme	Blanco	Negro Mate

Es **OBLIGATORIO** respetar la altura de los números, deberán ser como mínimo de 140 mm, los fondos deberán ser de un solo color y el espacio libre alrededor de los números deberá ser por lo menos de 25 mm. No se permitirán números de 3 cifras, ni números de difícil identificación, se deberán fijar en la parte delantera y en los lados de la motocicleta, con el fin de que sean claramente visibles para el cronometraje.

Artículo 5.- MINIMO DE COMPETICIONES:

Todas las competiciones que se celebren serán válidas a efectos de puntuación para esta Copa de Promoción, siempre que se cumplan las determinaciones del Art. 6º.

Artículo 6.- MINIMO DE PARTICIPANTES:

Para que una competición de las programadas tengan validez a efectos de puntuación, deberán contar con un mínimo de 15 inscripciones realizadas en tiempo y forma, o tomar salida un mínimo de Ocho pilotos en cada clase, que cumplan lo dispuesto en el Artículo 2.

Artículo 7.- CLASIFICACION DE PILOTOS:

7.1.- Para obtener clasificación individual en cada prueba será preciso haber efectuado el 75% de la distancia total de la carrera, o haber franqueado la línea de llegada dentro de los 5 minutos siguientes a la llegada del primer clasificado.

La puntuación establecida individualmente para cada piloto para su clasificación final de la Copa, será la siguiente:

25 puntos al 1º	20 puntos al 2º	16 puntos al 3º
13 puntos al 4º	11 puntos al 5º	10 puntos al 6º
9 puntos al 7º	8 puntos al 8º	7 puntos al 9º
6 puntos al 10º	5 puntos al 11º	4 puntos al 12º
3 puntos al 13º	2 puntos al 14º	1 punto al 15º

Para la clasificación final de la Copa Promoción, los casos de empate, ser resolverán a favor de quien haya obtenido mayor número de primeros puestos, en caso de subsistir el empate, a favor de quien haya obtenido mayor número de segundos puestos y así sucesivamente, de persistir el empate, se resolverá finalmente, a favor del mejor clasificado en la última prueba.

Artículo 8.- CLASIFICACION DE CLUBS Y MARCAS:

La clasificación de Clubes, se establecerá sobre la participación de DOS pilotos de DOS Clubes como mínimo, asignando igual puntuación que la clasificación de pilotos.

La clasificación de Marcas, se establecerá sobre la participación de DOS motocicletas de la misma marca, siendo imprescindible para optar a título, estar en posesión de la correspondiente licencia de Marcas expedida por la FCMM.

Artículo 9.- INSCRIPCIONES Y DERECHOS:

Los boletines de inscripción se enviarán por fax 926 54 73 74 a la FCMM acompañando resguardo del ingreso en el Banco Santander Central Hispano cta. **0049 2314 01 2114033730** por los importes de acuerdo a los cuadros siguientes:

<i>Pilotos Lic. FCMM</i>	<i>Todo el Cpto.</i>	<i>10 días antes</i>
Copa Promoción	85 € / prueba	105 € / prueba
Con Transp.. personal	75 € / prueba	90 € / prueba

Artículo 11.- PREMIOS A PILOTOS:

Se entregarán trofeos a los 3 primeros clasificados de cada clase.

La F.C.M.M. otorga para la clasificación final de la Copa Promoción,, serán los siguientes reconocimientos:

Vencedor:	Trofeo, Diploma y subvención del importe de licencia 2008
2º Clasificado:	Trofeo, Diploma y subvención del 50 % del importe licencia 2008
3º Clasificado:	Trofeo, Diploma y subvención del 50 % del importe licencia 2008
Club Vencedor:	Diploma.

Artículo 12.- COMPORTAMIENTO EN LA LLEGADA:

Los pilotos que franqueen la línea de llegada una vez finalizada la carrera, deberán efectuar todavía una vuelta completa a la pista a velocidad moderada sin detenerse salvo en caso de avería, seguidamente se dirigirán a parque cerrado.

Los tres primeros clasificados deberán presentarse en el podium para la entrega de trofeos acompañados de sus motocicletas.

En el caso de participar las dos clases juntas, la presentación en el podium con sus motocicletas, corresponderá a los tres primeros de la clasificación general de carrera.

El piloto que pasados 15 ´ después de finalizada su carrera, no este presente en el podium, perderá automáticamente el derecho a trofeo.

Artículo 13.- CARGOS OFICIALES

La Entidad Organizadora, nombrará todos los Cargos Oficiales correspondientes de la prueba, no obstante la FCMM podrá nombrar 2 Comisarios Deportivos en tal caso, la presidencia del Jurado, corresponderá al primer nominado.

Igualmente la FCMM podrá nombrar un Comisario Técnico como observador que ostentará voz y voto en las reuniones del Jurado en los temas concernientes a sus funciones.

Artículo 14.- SOBRE RECLAMACIONES:

Para reclamaciones deportivas, media hora como máximo después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito dirigido al Director o Comisarios Deportivos, acompañando a cada reclamación una fianza **300 €**, haciendo constar el motivo de la reclamación.

Las reclamaciones técnicas, irán acompañadas de una fianza de **600 €**, y deberán efectuarse media hora como máximo después de la llegada del último participante.

Artículo 15.- PARQUES CERRADOS:

Las organizaciones, deberán prever un parque cerrado para retener las motocicletas después de carrera al menos 30 minutos en cada clase. No podrán ser retiradas sin la autorización del Director de la prueba.

La verificación final se realizará según criterio del Comisario Técnico que pueda ser nombrado por la FCMM.

NORMAS A SEGUIR EN CASO DE SUSPENSIÓN DE UNA PRUEBA

- a) Interrupción de una carrera: Se aplicará reglamento R.F.M.E.
- b) Nueva salida de carrera interrumpida: Se aplicará reg. R.F.M.E.
- c) Suspensión de una carrera con entrenamientos realizados: Si una carrera es suspendida por cualquier motivo, una vez realizados los entrenamientos, la organización queda obligada a la devolución del 50% del importe de inscripción de cada piloto.

NOTA FINAL: La asistencia a Briefing, será de obligado cumplimiento en aquellas pruebas en que la organización así lo estipule, y prevea un determinado tiempo en su cuadro horario para ello. La no asistencia conllevará una multa de 30 € ó en su defecto la imposibilidad de participar en carrera.

REGLAMENTO TÉCNICO COPA PROMOCION

Las motocicletas admitidas serán modelos de venta en establecimientos del sector y homologadas para la circulación por vías públicas.

CHASIS Y CARROCERÍA:

CHASIS:

- El número de chasis tendrá que coincidir obligatoriamente con la numeración de la ficha técnica de la motocicleta, dicha ficha, deberá presentarse en la verificación técnica.
- Los refuerzos y modificaciones en chasis, basculante y tijas, están prohibidos a excepción de los necesarios para colocar un amortiguador de dirección y la “aleta de tiburón” en el basculante.
- Para que no se dañe el chasis en las caídas, se puede instalar dos topes (máximo) protectores de plástico de forma cilíndrica debidamente atornillado a cada lado del cuadro. Estas protecciones deberán estar hechas, de un diámetro máximo de 76 mm., y no sobresalir mas de 30 mm. del chasis y adecuarse a la forma del mismo. No podrán instalarse estas protecciones en el área de los reposapiés.

CARENADOS:

- Esta autorizado el cambio de carenados y colín originales por otros de fibra de vidrio, siempre que mantengan el aspecto exterior original y sus cogidas al chasis.
- El carenado exterior tendrá que ser capaz de retener 5 lts. de liquido; si la carrera o éntrenos son declarados en lluvia el carenado inferior llevara como mínimo dos agujeros descubiertos de 25 mm. de diámetro.
-