

CIV

Campeonato Interautonómico de Velocidad

Reglamento Deportivo 2016



REGLAMENTO DEPORTIVO 2016

Obligaciones y Condiciones Generales

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

1. REGLAMENTOS DEPORTIVOS
2. REGLAMENTOS TÉCNICOS
3. REGLAMENTO DE DISCIPLINA DEPORTIVA

Que son completados y modificados periódicamente.

Todas las personas anteriormente mencionadas pueden ser sancionadas conforme a las disposiciones del Reglamento del Campeonato Interautonómico de Velocidad (denominado en adelante “Reglamento”)

Estos Reglamentos pueden ser traducidos a otros idiomas, siendo en texto oficial en español el que prevalecerá en caso de conflicto concerniente a su interpretación.

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

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

CODIGO ANTIDOPAJE

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

1. REGLAMENTOS DEPORTIVOS

1.1 Introducción

Serán organizadas una serie de carreras motociclistas valederas para el Campeonato Interautonómico de Velocidad.

- 1.1.1 Todos los documentos oficiales relativos a una manifestación deben ser conformes a exigencias del Reglamento Deportivo

1.2 Manifestaciones

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

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

- 1.2.2 Las manifestaciones podrán ser organizadas únicamente en circuitos que hayan sido homologados por la RFME.
- 1.2.3 Las manifestaciones no pueden comprender otras carreras, con excepción de las carreras anexas, aprobadas por la Federación correspondiente.
- 1.2.4 Toda actividad durante la manifestación que implique la utilización de la pista por vehículos de competición a 4 ruedas, comprendiendo “demostraciones”, exposición o cualquier otra acción del mismo tipo, debe ser objeto de una autorización previa por parte de la Federación.
- 1.2.5 Los organizadores serán **Aprobados** por la Federación.
- 1.2.6 El organizador es responsable de poner a disposición las instalaciones y el personal para asegurar un desarrollo eficaz de la manifestación.
- 1.2.7 El organizador contratará un seguro de responsabilidad civil, facilitado por la Federación correspondiente conforme a las exigencias del artículo 83 del Reglamento Deportivo.
- 1.2.8 Por lo menos 30 días antes de la manifestación el organizador de la misma, debe enviar el Reglamento Particular por la Federación Territorial.

1.3 Normativa de Paddock - Boxes

Adjunta al reglamento.

1.4 Oficiales

Todos los oficiales siguientes deberán estar presentes y disponibles en cualquier momento, con el fin de asegurar el buen desarrollo de la competición.

Jurado. Composición.

En todas las Competiciones, el Jurado debe componerse, como mínimo, de un Presidente y de dos Comisarios Deportivos con derecho a voto.

El Presidente del Jurado y, como mínimo, un miembro de éste, serán nombrados por la Federación; el otro miembro del Jurado será nombrado por el Club organizador.

El Presidente del Jurado

El Presidente del Jurado será nombrado por la Federación. En caso de igualdad de los votos emitidos por los miembros del Jurado, el voto de su Presidente será dirimente.

El Presidente del Jurado podrá convocar reuniones abiertas de Jurado, a las que podrán asistir, sin derecho a voto, las siguientes personas:

- El Director de Competición
- El Comisario Técnico
- El Cronometrador
- El Delegado de la especialidad (en el caso de que no sea el Presidente del Jurado).
- El Delegados/Presidentes de la Federación organizadora del Campeonato.
- Todas aquellas personas que sean requeridas por parte del Presidente del Jurado.

El Director de Competición

Es nombrado por el organizador y debe poseer titulación de Director de Competición, así como estar en posesión de la correspondiente licencia del año en curso.

Sus responsabilidades son:

- a) Asegurarse que el circuito está convenientemente preparado y mantenido en buen estado durante toda la manifestación y que todas las exigencias legales aplicables al desarrollo de la manifestación se cumplen.
- b) Asegurarse de que todos los Oficiales y servicios se encuentran en su sitio. Comprobar el emplazamiento del personal de pista y su equipamiento (es decir: comisarios, servicios contra incendios, moto-taxis, vehículos de intervención/recuperación, banderas, etc.) a lo largo del circuito y como muy tarde 30 minutos antes del inicio de todas las sesiones de entrenamientos y de los “warm-up”. Una vez finalizada la inspección médica de la mañana, el personal médico debe retirarse al menos 5 metros del borde de la pista o retirarse. Solo el personal “deportivo” debe permanecer al borde de la pista para la inspección deportiva.
El Presidente de Jurado y el Director de Competición, efectuarán una vuelta de inspección final de la pista, 30 minutos antes del inicio de la primera sesión de entrenamientos o de “warm-up” de cada día, con el fin de asegurarse que está regla se cumple. Durante la vuelta de inspección se agitará en cada puesto de control la bandera amarilla y se presentarán otras banderas o equipamientos que solicite el Presidente de Jurado.
- c) Tomar las decisiones con vista a un desarrollo regular de la manifestación.
- d) Asegurarse que la manifestación se desarrolla conforme a los Reglamentos.
- e) Notificar las reclamaciones al Jurado.
- f) Aprobar y firmar inmediatamente los resultados provisionales indicando la hora (entrenos, “warm-up”, parrillas de salida y carreras) y presentar los informes al Jurado.

Comisario Técnico

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

1.4.1 Oficiales de una prueba

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

Estos son:

- **Secretaría**

Son responsables de:

- a) Las comunicaciones, durante el evento, entre los diferentes Oficiales.
- b) Del secretariado para: el Jurado y Director de Competición.

- **Otros Oficiales**

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

Todas las comunicaciones entre Oficiales de una prueba, deben hacerse a través de los Oficiales permanentes apropiados.

1.8 El Calendario

1.8.1 El calendario provisional de las carreras valederas para el Campeonato Interautonómico de Velocidad será aprobado por la Asamblea General.

1.8.2 La Federación se reserva el derecho de proponer la inclusión, sustitución o cancelación de los eventos del calendario provisional.

1.9 Clases

Las clases están previstas para las siguientes categorías y subcategorías:

- Open600

- Master 35
- Sub 18
- Amateur 600
- Feminas

- Open1000

- Master 40
- Sub 21
- Amateur 1000
- Feminas

1.9.1 Los Reglamentos Técnicos por los que se rigen las categorías figuran dentro de los Reglamentos Técnicos del Campeonato CIV.

1.10 Pilotos admitidos

1.10.1 Podrán participar todos los pilotos con licencia única o única CE del año en curso.

1.10.2 No puntuaran para este Campeonato CIV:

Los siete primeros clasificados de la clase Superbike, Superstock1000 y Superstock 600 del CEV RFME 2015
Los siete primeros clasificados de la clase Superbike y Moto2™ del FIM CEV Repsol 2012, 2013, 2014 y 2015.
Igualmente, tampoco podrán tomar parte pilotos que hayan puntuado durante la temporada 2015 en el Campeonato del Mundo de Superbike, clase Superbike y Supersport y en MotoGP, clases de MotoGP, Moto2™ y Moto3™.

1.10.3 Edades.

Categorías	Edades
Open600	a partir de 15 años
Open1000	a partir de 17 años

1.11 Inscripciones

1.11.1 La forma de inscripción y los derechos se encuentran publicados en la página web.

Los pilotos no podrán inscribirse en más de dos categorías en la misma manifestación.

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

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

Todos los pilotos que no asistan a este briefing de forma completa pueden ser sancionados.

Una dispensa podrá ser acordada por el Presidente de Jurado.

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

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

1.12 Dorsales

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

1.13 Horarios

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

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

1.13.3 Si en los horarios se incluyen unas vueltas de familiarización con la pista, para pilotos y equipos, éstas se podrán efectuar con ciclomotor, bicicleta o a pie. Toda circulación en ese momento debe hacerse en el sentido de giro de la pista y las personas que para ello utilicen ciclomotor, deben utilizar un casco protector, el ciclomotor debe cumplir las normas para su uso en vías públicas y debe tener el correspondiente seguro para poder circular. Infringir esta norma puede suponer una penalización.

1.14 Control Técnico - Control Médico - Control de Dopaje

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

Solo puede presentarse al control técnico una motocicleta por piloto.

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

1.14.2 El procedimiento para los controles técnicos está descrito en los Reglamentos Técnicos. El procedimiento para los controles médicos están descritos en el Código Médico FIM/RFME

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

1.15 Entrenos

1.15.1 Sesiones de entrenos (incluido “warm-up”)

- i) Los pilotos dan inicio a los entrenamientos, desde la salida de pit-lane. cuando se enciende el semáforo verde allí situado.
- ii) La duración de los entrenamientos empieza desde el momento que se enciende el semáforo verde. La cuenta atrás, a través del sistema de cronometraje en los monitores, indicará el tiempo de entrenos restante.
- iii) El final de los entrenamientos será indicado mediante la presentación de la bandera a cuadros y, en ese mismo momento, la salida de pit-lane será cerrada **un minuto antes**. Se registrarán los tiempos de un piloto hasta que éste franquee la línea de llegada y tome la bandera a cuadros una vez terminado el tiempo del entreno. Después de la bandera a cuadros los pilotos deben dar una vuelta suplementaria antes de regresar a boxes **el pasar más de una vez bandera será sancionado**.
- iv) Si, por causa de un incidente u otra razón, los entrenamientos son interrumpidos, una bandera roja será agitada en la línea de llegada y en todos los puestos de control. Todos los pilotos deben volver lentamente a su box.

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

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

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

1.15.2 Duración de los entrenos

Serán necesarias 2 sesiones separadas de entrenamientos cronometrados de como mínimo de 30 minutos. El Jurado puede modificar los mencionados tiempos.

1.15.3 Motocicletas

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

1.15.4 Tiempos de vuelta

Todas las vueltas de los pilotos serán cronometradas.

Un nuevo record de vuelta de un circuito solo puede ser establecido por un piloto durante una carrera.

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

1.15.5 Grupos

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

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

- Los grupos deben contar con el mismo número de pilotos.

1.15.6 Clasificación para la carrera

Para estar clasificado para carrera, un piloto debe haber obtenido un tiempo durante los entrenos cronometrados como mínimo igual al 115% del tiempo registrado por el piloto más rápido de su tanda, obtenido en cualquiera de las tandas de entrenamientos cronometrados de su grupo.

El Jurado del Evento puede modificar el mencionado porcentaje.

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

1.16 Parrilla de salida

1.16.1 La pole position será determinada en la homologación del circuito y será atribuida al piloto más rápido.

1.16.2 La parrilla será como sigue:

Escalonada 3-3-3-3...

Las líneas estarán decaladas.

Habrà una distancia de 9 metros entre cada línea.

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

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

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

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

1.16.5 La parrilla definitiva será publicada una vez finalizado el “warm-up” y como muy tarde una hora antes del inicio de la carrera.

1.17 Carreras

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

Open600	Entre 50 Km y 70 Km
Open1000	Entre 50 Km y 70 Km

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

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

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

1.18 Procedimiento de salida

- 1) Solo los pilotos que hayan cumplido por lo menos una vuelta de reconocimiento serán autorizados a tomar la salida desde su posición indicada en la última parrilla publicada. En ningún caso pueden dirigirse directamente a la parrilla de salida desde el pit-lane.
- 2) Aproximadamente 15 minutos antes de la salida de la carrera – (10 minutos antes de la vuelta de calentamiento para salida por carrera interrumpida)
Se abre la salida del pit-lane para iniciar la(s) vuelta(s) de reconocimiento.

Semáforo verde.

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

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

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

- 3) - Aproximadamente 10 minutos antes de la salida de la carrera – (5 minutos antes de la vuelta de calentamiento para salida por carrera interrumpida)
Cierre de la salida del pit-lane.
Semáforo rojo en la salida del pit-lane.

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

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

- 5) **Cuando los pilotos lleguen a la parrilla de salida después de la(s) vuelta(s) de reconocimiento, se detendrán al final de parrilla y pararán el motor. La motocicleta será empujada despacio por un miembro de su equipo hasta su posición en la parrilla. El piloto puede desmontar o permanecer sobre la motocicleta mientras ésta es empujada hasta su posición en la parrilla.**

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

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

- 6) Las carreras serán siempre declaradas en “mojado”.
- 7) Los pilotos en la parrilla pueden en ese momento proceder a efectuar reglajes sobre su motocicleta o cambiar neumáticos para adaptarlos a las condiciones de la pista. Se pueden utilizar calentadores para los neumáticos en la parrilla. Los pilotos pueden utilizar un generador para alimentar los calentadores de los neumáticos. Podrá utilizarse un solo generador por motocicleta. Los generadores deben ser portátiles y de una potencia máxima de dos kilovatios.

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

Los generadores y arrancadores deben estar situados detrás de las motocicletas.

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

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

- 8) Está prohibido el repostaje o el cambio de depósito de gasolina en la parrilla de salida.
- 9) - 5 minutos antes de la salida para la vuelta de calentamiento (o en el momento en que llegue el último piloto a la parrilla en caso de salida por carrera interrumpida) - Presentación del panel de "5 minutos" en la parrilla.
- 10) - 3 minutos antes de la salida para la vuelta de calentamiento - Presentación del cartel de "3 minutos" en la parrilla.

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

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

En este momento los pilotos deben ponerse el casco.

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

- 11) - 1 minuto antes de la salida para la vuelta de calentamiento - Presentación del cartel de "1 minuto" en la parrilla.

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

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

- 12) - 30 segundos antes de la salida para la vuelta de calentamiento - Presentación del cartel de "30 segundos" en la parrilla.

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

- 13) - 2 minutos antes de la salida de la carrera - Bandera verde agitada para dar salida a la vuelta de calentamiento.

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

Los pilotos efectuarán una vuelta, a velocidad no restringida, seguidos por un coche de seguridad. El coche de seguridad adelantará a los pilotos lentos.

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

Una vez llegados a la parrilla, los pilotos deben colocarse en su posición con la rueda delantera de su motocicleta **tras** la línea **delanteray** entre las líneas laterales que definen su posición sobre la parrilla, dejando su motor en marcha. **El neumático delantero no debe tocar la superficie de pista fuera de las líneas pintadas.**

Si dos pilotos o más deben tomar la salida desde el final de la parrilla ellos ocuparán sus posiciones en el orden en que estén clasificados para la carrera.

Todo piloto que su motocicleta se le calara el motor en la parrilla o tuviera cualquier otra dificultad, debe quedarse sobre su motocicleta y levantar el brazo. No está permitido intentar retardar la salida por otros medios.

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

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

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

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

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

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

Si la instalación de los semáforos rojos está alimentada por líneas estándar de electricidad, deben además estar conectadas de forma permanente a un juego de baterías de automóvil o a un S.A.I. (servicio de alimentación ininterrumpida), con el fin de alimentar la instalación de los semáforos de salida en caso de avería del suministro eléctrico en el momento de la salida.

Todo piloto que se anticipe a la señal de salida será sancionado con un procedimiento de paso por el pit-lane, descrito en el artículo 1.19.

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

En el caso de un pequeño movimiento y un posterior frenado cuando las luces rojas están encendidas, **los Oficiales designados serán los únicos en juzgar si hubo ventaja.**

Es el Jurado quien decidirá si se le aplica una sanción por la ventaja con la anticipación en la salida y debe comunicar la sanción al piloto antes del final de la cuarta vuelta.

- 15) Si tras la salida de la carrera, a un piloto se le para el motor de su motocicleta, podrá recibir la ayuda de los oficiales de parrilla mediante empuje a lo largo de la pista para intentar arrancar el motor. Tras un tiempo razonable y si el motor no se pone en marcha, los Oficiales empujarán la motocicleta hasta los boxes, donde los mecánicos pueden ayudarle a ponerla en marcha.
- 16) Tras la salida y una vez los pilotos hayan superado el final de boxes del paso de salida a pista, se encenderá la luz verde de final de boxes y tomarán la salida los pilotos que allí se encuentren, pasando posteriormente la luz del semáforo a azul.

El final del paso de salida a pista se define como el punto donde se une con la pista, según lo definido por el Jurado (art. 1.21.21).

Cuando se encuentre más de un piloto en la salida de boxes para tomar la salida, un oficial controlará su posición y orden de salida.

- 17) No es posible el cambio de motocicleta, **salvo en caso en los casos indicados** en los reglamentos técnicos. Si una motocicleta que participa en carrera entra en un box, se considerará que se ha retirado y no podrá volver salir de nuevo a la carrera (art. 1.21.8).
- 18) Si se presenta un problema que afecta a la seguridad en el momento de la salida, entonces el oficial de salidas pondrá en marcha el procedimiento de salida retardada (“StartDelayed”) como sigue:
- Se agitará una bandera roja desde el puesto del oficial de salidas y las luces rojas seguirán encendidas.
 - Se mostrará desde el puesto del oficial de salidas el panel “StartDelayed” (salida retardada) y los comisarios situados a la altura de cada línea de la parrilla agitarán las banderas amarillas.
 - Los pilotos deben permanecer en su posición en la parrilla, con el casco colocado, los motores pueden pararse.
 - La(s) motocicleta(s) que ha(n) provocado el retraso en el procedimiento de salida será(n) retiradas al pit-lane para que le realicen los trabajos necesarios para arrancarla de nuevo. Si la(s) motocicleta(s) puede(n) ser arrancadas, los pilotos pueden tomar la salida a la vuelta de calentamiento desde el final de pit-lane y tomará(n) la salida a la carrera desde el final de la parrilla.
 - Después de la presentación del panel “StartDelayed”, un máximo de 2 mecánicos por piloto están autorizados a entrar en la parrilla. Se autoriza a entrar en la parrilla, los calentadores de neumáticos, los soportes, los arrancadores y el carro de las herramientas, los generadores no están autorizados en la parrilla.
 - Solo los oficiales necesarios están autorizados a estar en la parrilla, ninguna otra persona de prensa, invitados, portadores de sombrillas u otras personas de los equipos están autorizados, con la excepción de los equipos de la televisión autorizados por el organizador.
 - El procedimiento de salida se reiniciará con el panel de “3 minutos”. El oficial de salidas, cuando sea posible, dará la orden de presentarlo (normalmente cuando todos los corredores de la parrilla hayan recibido asistencia de su equipo)
 - Se mostrarán a continuación los paneles de “1 minuto” y el de “30 segundos”, los pilotos efectuarán una vuelta de calentamiento suplementaria. La distancia de la carrera se reducirá en una vuelta.

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

19) Salida retardada por lluvia

Si se abre la salida de boxes para la vuelta de reconocimiento con la pista seca, pero empieza a llover durante la vuelta de reconocimiento o después (es decir, cuando los corredores están en la pista o ya en la parrilla), **el Director de Competición podrá aplicar el procedimiento siguiente: Este procedimiento no se aplicará una vez iniciada la vuelta de calentamiento, los pilotos pueden decidir, una vez finalizada la vuelta de calentamiento, entrar el pit-lane para hacer los ajustes necesarios y tomar la salida desde allí.** (Nota: Como las condiciones climatológicas y su afectación no pueden preverse con exactitud, el Presidente de Jurado conjuntamente con el Director de Carrera puede reaccionar a situaciones específicas mediante la emisión de diferentes instrucciones. Todas las instrucciones se mostrarán en los monitores de cronometraje y los equipos serán informados por los oficiales de parrilla).

- Se mostrará el cartel de “salida retardada”. Esto puede ser antes o después de que se haya iniciado en parrilla la cuenta atrás de 5 minutos, **pero normalmente será después de que la última motocicleta haya llegado a la parrilla.**
- Se pueden cambiar ruedas y hacer ajustes en la parrilla.

- Se darán 5 minutos extra de tiempo de trabajo para posibles ajustes y cambios, aproximadamente cinco minutos después de haberse mostrado el cartel de “salida retardada”, se presenta el cartel de 5 minutos y se inicia la cuenta atrás de 5 - 3 - 1 - 30seg, **antes del inicio de la vuelta de calentamiento.**
- Los miembros del equipo deben abandonar la parrilla como de costumbre (art. 1.18.10), 11), 12). Con el cartel de 3 minutos: ajustes completados, con el cartel de 1 minuto: retirar los calentadores de neumáticos y con el cartel de 30 segundos: motores en marcha.
- Se agita la bandera verde, los pilotos darán una vuelta de **calentamiento normal** y regresarán a sus posiciones en la parrilla.
- **Los pilotos que deseen hacer ajustes en su motocicleta después de la salida de la vuelta de calentamiento podrán dirigirse a pit-lane para hacer los ajustes necesarios y tomar la salida desde allí.**
- La distancia de la carrera se reduce en una vuelta.

20) Salida de una carrera en mojado (tras entrenos en seco)

En el caso de que una clase haya tenido todos los entrenos y warm-up en seco (declarado así por el Director de Competición), y la carrera se declara enmojado antes de la apertura del pit-lane para la vuelta de reconocimiento, se aplicará el siguiente procedimiento de salida en mojado:

- La declaración de procedimiento de salida en mojado se hará tan pronto como sea posible antes de la apertura del pit-lane y comunicado a los equipos.
- El pit-lane se abrirá a la hora prevista y permanecerá abierto durante 10 minutos (5 minutos más de lo normal).
- Los pilotos podrán hacer más de una vuelta de reconocimiento, pasando por pit-lane.
- El repostaje está permitido, en el pit-lane, durante las vueltas de reconocimiento.
- En la salida de pit-lane se mostrarán, para la cuenta atrás, los carteles de 10 minutos, 5 minutos, 4 minutos, 3 minutos, 2 minutos y 1 minuto, antes de cerrar el pit-lane.
- Tres minutos después del cierre del pit-lane, se iniciará el procedimiento de salida normal mediante los carteles de 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto, 30 segundos, antes de dar inicio a la vuelta de calentamiento.
- Por lo tanto la vuelta de calentamiento y la salida de carrera se efectuará con 5 minutos de retraso sobre el horario inicial previsto.
- La distancia de la carrera será la inicialmente prevista.

21) Procedimiento rápido de reinicio de carrera

Cuando se detiene una carrera los pilotos deben regresar a pit-lane, a menos que los oficiales indiquen lo contrario. Si hay que reiniciar la carrera, se aplicará el siguiente procedimiento:

- Al regresar al pit-lane, se podrán efectuar reparaciones y ajustes en la motocicleta. Se permite también el repostaje.
- Cuando todos los pilotos han entrado en pit-lane, el Director de Competición, anunciarán la nueva hora de apertura del pit-lane, que será como mínimo 5 minutos después. El tiempo restante para la apertura del pit-lane se mostrarán en las pantallas de cronometraje y carteles.
- Una vez transcurrido ese período de tiempo, se abrirá la salida de pit-lane durante SESENTA SEGUNDOS. Los pilotos efectuarán una vuelta, sin restricción de velocidad, para dirigirse a la parrilla de salida seguidos por un coche de seguridad. El coche de seguridad adelantará a los pilotos lentos. Los pilotos que lleguen tras el coche de seguridad debe entrar en el pit-lane. Dichos corredores tendrán que iniciar la vuelta de calentamiento desde el pit-lane y tomarán la salida desde el fondo de la parrilla.
- Los pilotos que una vez cerrado el pit-lane se encuentren todavía en boxes, podrán efectuar la vuelta de calentamiento saliendo desde pit-lane y tomarán la salida desde el final de la parrilla.
- Sólo UN mecánico por piloto podrá estar en la parrilla (sin herramientas), para principalmente indicar al piloto su posición en la parrilla.

En el caso de que la nueva carrera implicase cambios de posición en la parrilla, el mecánico debe situarse en la nueva posición de su piloto en parrilla, según la disposición que se mostrará en las pantallas de cronometraje o la información que facilitarán los oficiales que se situarán a la entrada de la parrilla con las nuevas posiciones.

- Los pilotos se situarán en su posición de la parrilla de salida, con los motores en marcha y no podrán efectuar ningún ajuste. Si un piloto precisa reparaciones y/o ajustes tras la vuelta de reconocimiento deberá entrar en el pit-lane.
 - En el momento en que el coche de seguridad llegue a la parrilla, se presentará el cartel de 30 segundos. En ese momento, los mecánicos deben abandonar inmediatamente la parrilla por el camino más rápido. Los 30 segundos se pueden reducir a discreción por el Director de Competición cuando la parrilla se encuentre libre y se considere segura.
 - Una vez transcurridos los 30 segundos y/o la parrilla esté desalojada, se mostrará la bandera verde agitada para dar inicio a la vuelta de calentamiento.
 - Los pilotos efectuarán una vuelta de calentamiento, a velocidad no restringida, seguidos por un coche de seguridad. Cuando el último piloto haya pasado a la altura de la salida de pit-lane a pista, se abrirá la salida de boxes por un periodo de 30 segundos para dar salida a los pilotos que allí se encuentren. Transcurridos los 30 segundos, la salida de boxes se cerrará hasta después del inicio de la carrera. Los pilotos que no hayan podido salir mientras permanecía abierta la salida de boxes, tomarán la salida a la carrera desde la salida de boxes. Los pilotos que retrasen la vuelta de calentamiento podrán ser adelantados por el coche de seguridad.
 - Una vez los pilotos estén situados en sus puestos en la parrilla, se iniciará el procedimiento de salida normal, con las señales de salida en la forma acostumbrada.
 - Los pilotos que hayan iniciado la vuelta de calentamiento desde la salida de boxes deberán tomar la salida de la carrera desde el final de la parrilla siguiendo las indicaciones de los oficiales. En caso de que dos o más pilotos deban ocupar las últimas posiciones en la parrilla, lo harán en el orden en que estaban situados en parrilla. Los pilotos que lleguen después del coche de seguridad, iniciarán la carrera desde el fondo de la parrilla, detrás de los pilotos que hayan iniciado la vuelta de calentamiento desde el pit-lane, y en el orden en que lleguen a la parrilla.
- Una vez dada la señal de salida y el último piloto ha superado el punto de salida de pit-lane a pista, ésta se abrirá, según el artículo 1.18.16. Cualquier piloto que se encuentre aún en el pit-lane puede entonces, empezar la carrera.

1.19 Procedimiento de paso por el pit-lane

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

El piloto debe respetar el límite de velocidad (art. 1.21.13) a su paso por el pit-lane. En caso de infracción de este límite de velocidad, deberá repetir de nuevo el procedimiento de paso por el pit-lane; en el caso de una segunda infracción a esta limitación de velocidad, le será mostrada la bandera negra al piloto.

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

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

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

Un panel amarillo (100 cm horizontal x 80 cm vertical) con los números de los pilotos (de color negro) se presentará en línea de llegada y la información igualmente se presentará en las pantallas de cronometraje.

Si el panel ha sido presentado 5 veces al piloto afectado y no ha pasado todavía por el pit-lane, le será presentada la bandera negra.

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

1.20 Carreras en pista mojada y seca “Wet” y “Dry”

Las carreras se pueden declarar en mojado o en seco. Se puede mostrar un panel en la parrilla de salida para indicar el estado de la carrera. Si no muestra ningún panel, la carrera es automáticamente declarada en seco. El propósito de esta declaración es para indicar a los pilotos de las consecuencias de las variaciones de las condiciones climatológicas durante la carrera.

1.21 Comportamiento durante los entrenos y las carreras

- 1) Los pilotos deben obedecer las señales efectuadas mediante las banderas, las luces y los paneles que transmiten instrucciones.

Toda infracción a esta regla será sancionada conforme a lo dispuesto en el artículo 1.22.

- 2) Los pilotos deben conducir de una manera responsable que no represente ningún peligro para los demás competidores o participantes, tanto en la pista como en la zona de boxes. Toda infracción a esta regla podrá ser sancionada con: punto(s) de penalización - pérdida de posiciones – paso por el pit-lane - penalización en tiempo - pérdida de posiciones en la parrilla de salida de la siguiente carrera – descalificación - pérdida de puntos del Campeonato - suspensión.

- 3) Los pilotos únicamente deben circular por la pista y por la zona de boxes. En caso de abandono accidental de la pista, debe volver a ella por el sitio donde la abandonó o por un sitio que no le represente ninguna ventaja o por el indicado por los oficiales. Toda infracción a esta norma, durante los entrenamientos o “warm-up” será sancionada con la supresión del tiempo de la vuelta en cuestión, y durante la carrera por una penalización decidida por el Jurado.

En el caso de imponerse una sanción de cambio de posición, se presentará un panel al piloto en la línea de llegada durante 5 vueltas como máximo. Si el piloto no se ha reposicionado después que el panel le haya sido presentado 5 veces, será penalizado con un paso por el pit-lane.

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

- 4) Todas las reparaciones o reglajes deben ser efectuados por el piloto con los medios de los que sea portador y sin recibir ninguna ayuda exterior. Los comisarios pueden prestar asistencia al piloto con el fin de levantar su motocicleta y aguantarla mientras efectúa la reparación o el reglaje. Los oficiales pueden, a continuación, ayudarle a poner en marcha su motocicleta.
- 5) Si un piloto tiene la intención de abandonar, debe situar su motocicleta en una zona que no represente peligro, y siempre siguiendo las indicaciones de los comisarios.
- 6) Si un piloto se encuentra con problemas en su motocicleta y como consecuencia de ellos debe retirarse de los entrenamientos o de la carrera, debe abandonar la pista y colocar su motocicleta en lugar seguro siguiendo las indicaciones de los oficiales, y en ningún caso debe intentar proseguir, por la pista a velocidad reducida, con el objeto de alcanzar la zona de boxes.
- 7) En el caso de los pilotos que circulan a velocidad reducida por la pista para dirigirse a la zona de boxes, deben circular lo más separados posible de la zona ideal de trazada.
- 8) Los pilotos pueden entrar en la zona de boxes durante el transcurso de la carrera, pero no está permitido entrar la moto al box.

El repostaje y/o la extracción de gasolina durante la carrera están estrictamente prohibidos.

Toda infracción a esta regla será sancionada con la descalificación.

- 9) Los pilotos que paren su motor en la zona de boxes pueden ser ayudados por los mecánicos para poder arrancar la motocicleta.

- 10) Los pilotos no pueden transportar a otra persona en su motocicleta, o ser transportados por otra persona en su motocicleta (excepción: otro piloto o por otro piloto después de la bandera a cuadros o de una bandera roja).
- 11) Los pilotos no deben conducir o empujar su moto en sentido contrario al de la marcha, tanto en la pista como en la zona de boxes, a menos que esto se haga bajo la indicación de un oficial.
- 12) No es posible la transmisión de ningún tipo de señal desde una motocicleta en marcha y/o piloto, a ninguna persona o receptor y viceversa, salvo las señales del emisor de cronometraje de la carrera, de un contador automático de vueltas, de un GPS, o de los mensajes que, mediante la presentación de un panel, le son mostrados desde boxes o de los movimientos del cuerpo del piloto. Las señales de cámaras de televisión están autorizadas, pero únicamente por necesidades del promotor del campeonato y cuando son generadas por éste.
- Está estrictamente prohibido, la colocación de sistemas, de cualquier tipo, de grabación de imágenes sobre la motocicleta y/o el piloto, que no sean las colocadas por el promotor del campeonato y controladas por éste.
- 13) La velocidad de paso por el pit-lane está limitada a 60 km/h durante el transcurso de toda la manifestación. Los pilotos deben respetar la limitación de velocidad desde el lugar donde está colocada la señal límite de velocidad a 60 km/h hasta el lugar donde está colocada la señal de fin del límite de velocidad de 60 km/h. El incumplimiento durante los entrenamientos dará lugar, atendiendo el historial de sanciones impuestas al piloto durante el campeonato, a la imposición de sanciones de la siguiente forma:

Velocidad	Sanciones (a lo largo del campeonato)
De 60 Km/h hasta 85 Km/h	1ª advertencia 2ª penalización de 3 puestos en la parrilla de salida 3ª penalización a determinar por el jurado + 1 punto en el histórico por puntos
De 85 Km/h hasta 100 Km/h	1ª penalización de 1 puesto en la parrilla de salida 2ª penalización de 3 puestos en parrilla + 1 punto en el histórico por puntos
Superior a 100 Km/h	El piloto saldrá en última posición de parrilla + 1 punto en el histórico de puntos

Durante la carrera se aplicará **"RideThrough"** y/o cuando no se pueda aplicar el procedimiento, se impondrá una sanción de 20 segundos que serán sumados al tiempo de carrera.

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

- 14) Está prohibido pararse en la pista durante los entrenos y la carrera.
- 15) Los ensayos de salida están autorizados durante los entrenos y "warm-up":
- cuando no exista peligro, a la salida de boxes antes de reincorporarse a la pista.
 - después de tomar bandera a cuadros una vez terminados los entrenamientos y "warm-up", cuando no exista peligro, fuera de la zona de trazado y únicamente en la(s) zona(s) designada(s) como "practicestart" ("zona de ensayo de salida) y según el procedimiento comunicado a los equipos antes del inicio de los entrenamientos.

Todos los pilotos que vulneren esta regla, pueden ser sancionados punto(s) de penalización - pérdida de posiciones - paso por el pit-lane - penalización en tiempo - pérdida de posiciones en la parrilla de salida de la siguiente carrera - descalificación - pérdida de puntos del Campeonato - suspensión.

- 16) pista Si **un piloto** desea recoger una bandera o **participar en cualquier celebración después de la bandera a cuadros**, debe situarse a un lado de la pista, **en un lugar seguro**, con el fin de recogerla **y/o llevar a cabo cualquier celebración** y lo más rápidamente posible, siempre que no represente ningún peligro, deberá reintegrarse a la pista. **El piloto deberá, con anterioridad, solicitar autorización al Director de Competición. Está prohibido parar en la recta de meta después de la bandera a cuadros para cualquier celebración de cualquier tipo.**
- 17) Está prohibido conducir una motocicleta de competición en el interior del circuito, en otro lugar que no sea el pit-lane o la pista.
- 18) Tras tomar la bandera a cuadros, los pilotos que circulen por la pista no pueden quitarse el casco hasta estar detenidos en el pit-lane o el parque cerrado.
- 19) Paso de salida a pista
El paso de salida a pista será definido por el Director de Carrera y marcado con pintura. La línea blanca discontinua significará el final del paso de salida a pista y es el punto donde empieza la pista de competición. Los pilotos deberán permanecer dentro de las marcas definidas por la pintura del paso de salida a pista, hasta pasar la línea blanca discontinua, durante todas sesiones (entrenos y carrera). Las infracciones pueden ser sancionadas de forma inmediata con una **o varias penalización/es** por el Jurado.

1.22 Banderas y luces

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

1.22.1 Banderas y luces utilizados para dar informaciones

- **Bandera verde**

La pista está libre de peligro.

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

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

- **Bandera amarilla con franjas rojas**

Deterioro de la adherencia en esta sección de la pista por una causa distinta de lluvia. Esta bandera debe presentarse agitada en el puesto de señalización.

- **Bandera blanca con cruz roja diagonal** (ancho del trazo de la cruz entre 10 y 13 cm)

Empieza a llover en esa parte de la pista.

Esta bandera debe presentarse agitada en el puesto de señalización.

- **Bandera blanca con cruz diagonal roja** (ancho del trazo de la cruz entre 10 y 13 cm)+ bandera amarilla con franjas rojas

Llueve en esa parte de la pista.

Esta bandera debe presentarse agitada en el puesto de señalización.

- **Bandera azul**

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

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

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

Ante la presencia de esta bandera los pilotos que van a ser adelantados no podrán adelantarse entre sí.

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

- **Bandera(s) a cuadros blancos y negros**

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

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

- **Bandera a cuadros blancos y negros y bandera azul**

Esta bandera a cuadros blancos y negros deberá ser agitada conjuntamente con la bandera azul en la línea de llegada a la altura de la pista cuando uno o varios pilotos preceden al piloto cabeza de carrera, antes de la línea de llegada en la última vuelta. (Ver art. 1.24.1)

- **Luz verde**

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

- **Luces azules intermitentes**

Las luces azules intermitentes deben estar encendidas en la salida de boxes durante todo el transcurso de los entrenamientos y carreras.

1.22.2 Banderas que transmiten informaciones e instrucciones

- **Bandera amarilla**

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

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

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

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

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

Infringir esta regla durante la carrera, **puede ser penalizado. Si se impone una penalización de cambio de posición del piloto**, se presentará a este un panel en la línea de llegada durante 5 vueltas como máximo, **indicándole el número de posiciones que debe recular**. Si el piloto no está reposicionado después de que le ha presentado el panel durante 5 vueltas, será penalizado con un paso por el pit-lane.

En los dos casos, una penalización suplementaria le puede ser aplicada.

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

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

- **Bandera roja y luz roja**

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

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

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

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

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

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

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

- **Bandera negra**

Esta bandera se utiliza para transmitir instrucciones a un solo piloto y se presenta agitada en todos los puestos de señalización conjuntamente con el número del piloto. El piloto deberá pararse en boxes al finalizar la vuelta en curso y no podrá reemprender la marcha. Esta bandera deberá ser presentada solamente después de que el equipo del piloto haya sido informado.

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

- **Bandera negra con el círculo naranja (Ø 40 cm)**

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

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

1.22.3 Dimensiones de las banderas

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

Las dimensiones de las banderas serán verificadas la víspera de la primera sesión de entrenos.

1.22.4 Color de las banderas

Las referencias “Pantone” para los colores son:

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

Los colores de las banderas serán verificadas la víspera de la primera sesión de entrenos.

1.22.5 Panel con el número del piloto

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

1.22.6 Puestos de señalización

La situación será fijada durante la homologación del circuito.

1.22.7 Uniformes de los comisarios

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

1.23 Coches Médicos

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

1.24 Final de carrera y resultados

1.24.1 Cuando el piloto cabeza de carrera ha cumplido el número de vueltas previstas para la carrera, **un oficial situado tras la 1ª línea de protección mostrara a la altura de** la línea de llegada la bandera a cuadros blancos y negros. La bandera no se retirará hasta que haya finalizado el paso de los demás pilotos.

Desde que la bandera a cuadros es presentada al piloto cabeza de carrera, ningún otro piloto será autorizado a entrar en pista desde la salida de boxes.

Desde que la bandera a cuadros es presentada al piloto cabeza de carrera, el semáforo rojo de la salida de boxes se encenderá.

Si uno o varios pilotos marchan delante y próximos al cabeza de carrera en la última vuelta, el juez de llegada presentará simultáneamente al/los piloto(s) la bandera de cuadros y la bandera azul. Esto significa que la carrera finaliza para el piloto cabeza de carrera, pero no para el/los piloto(s) que marcha(n) delante de él que deben completar otra vuelta hasta que les sea presentada la bandera a cuadros.

1.24.2 El caso de "photo-finish" entre dos o más pilotos, el vencedor será el piloto que haya franqueado primero la línea de llegada con la parte anterior de su rueda delantera. En caso de ex-aequo, los pilotos concernientes serán clasificados según el orden de la mejor vuelta realizada durante la carrera. El Oficial de Cronometraje será el encargado de efectuar el dictamen final en caso de duda y que presentará al Jurado.

1.24.3 Los resultados se basan en el orden en que los pilotos han franqueado la línea de llegada y el número de vueltas realizadas.

1.24.4 Para considerar que un piloto ha terminado la carrera y para figurar en los resultados es preciso:

a) Haber efectuado el 75% de la distancia de la carrera.

b) Haber franqueado la línea de llegada (no por el pit-lane) dentro de los 5 minutos siguientes a partir de que lo haya hecho el vencedor de la carrera. El piloto debe estar en contacto con su motocicleta.

1.24.5 Los pilotos clasificados en las tres primeras posiciones de la carrera serán escoltados por los Oficiales, lo más rápidamente posible, hacia el pódium para la ceremonia de entrega de premios. La participación de los tres primeros pilotos clasificados es obligatoria.

1.24.6 Los resultados de una carrera serán definitivos cuando se hayan efectuado todos los controles precisos, técnicos, de gasolina, etc. En el caso de quedar pendiente de aprobación una clasificación por estar a la espera de controles, se comunicará a los equipos.

1.25 Interrupción de una carrera

1.25.1 Si el Director de Competición, decide interrumpir una carrera, **desde el momento del inicio de la vuelta de calentamiento en adelante**, se presentarán banderas rojas en la línea de llegada y en todos los puestos de señalización y se encenderán los semáforos rojos situados a lo largo de la pista. Los pilotos deben inmediatamente ralentizar su marcha y regresar a boxes.

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

Excepción: si la carrera se interrumpe después de la bandera a cuadros, se aplicará el siguiente procedimiento:

1. Para los pilotos que han tomado bandera a cuadros antes de la presentación de la bandera roja, se establecerá una clasificación parcial en base al total de vueltas efectuadas.
2. Para los pilotos que no han tomado bandera a cuadros antes de la interrupción de la carrera se establecerá una clasificación parcial en base a la penúltima vuelta de carrera.
3. La clasificación completa se establecerá combinando las 2 clasificaciones parciales obtenidas según el principio vueltas/tiempo.
En el momento que se muestra la bandera roja, los pilotos que no están compitiendo activamente en la carrera no se clasificarán.
Los pilotos que no regresen por "pit-lane" a los mandos de su motocicleta dentro de los 5 minutos que siguen a la presentación de la bandera roja no estarán clasificados.

1.25.2 Si los resultados muestran que el líder de la carrera y el resto de pilotos en la misma vuelta que el líder han completado menos de tres vueltas, la carrera será nula y se efectuará una nueva carrera.
Si no es posible volver a iniciar la carrera, entonces se declarará cancelada y la carrera no contará para el Campeonato.

1.25.3 Si el líder de la carrera y el resto de pilotos en la misma vuelta que el líder han completado tres o más vueltas, pero menos de dos tercios de la distancia de la carrera original, redondeado al número entero de vueltas inferior, la carrera se reiniciará según lo indicado en el artículo 1.26. Si no es posible reiniciar la carrera, se tendrán en cuenta los resultados y se otorgarán la mitad de puntos en el Campeonato.

1.25.4 Si los resultados muestran que el líder de la carrera y el resto de pilotos en la misma vuelta que el líder han completado dos tercios de la distancia de la carrera redondeada al número entero de vueltas inferior, en ese caso la carrera se considerará completa y se otorgarán todos los puntos del Campeonato.

1.26 Nueva salida de una carrera interrumpida

1.26.1 Si debe darse una nueva salida ésta se efectuará lo más rápidamente posible, siempre que las condiciones de la pista lo permitan. Desde el momento en que los pilotos han regresado a boxes, el Director de Competición anunciará una nueva hora para dar inicio al nuevo procedimiento de salida, que si las condiciones lo permiten, no debe sobrepasar los 10 minutos desde el momento en que se presentó la bandera roja. En casos excepcionales el Director de Competición podrá decidir los cambios de horario oportunos para incluir la nueva salida tras la celebración de alguna(s) otra(s) categoría(s).

1.26.2 Los resultados de la primera prueba deben estar a disposición de los equipos antes de iniciar la segunda parte de la carrera

1.26.3 El procedimiento de salida será el previsto en el procedimiento de reinicio rápido de carrera, artículo 01.18.21), salvo que el Director de Competición informe otro modo.

1.26.4 Las condiciones para la nueva salida por carrera interrumpida serán las siguientes:

- i) En el caso de la situación descrita anteriormente en el artículo 1.25.2 (menos de 3 vueltas completadas):
 - a) Todos los corredores pueden volver a tomar la salida.
 - b) Las motocicletas pueden ser reparadas. Se permite el repostaje.
 - c) El número de vueltas de la nueva carrera será de dos tercios de la distancia inicial de la carrera redondeado al número entero de vueltas inferior.
 - d) Las posiciones en la parrilla serán las mismas que en la carrera inicial.
- ii) En el caso de la situación descrita anteriormente en el artículo 1.25.3 (3 vueltas o más y menos de dos tercios terminados):
 - a. Solamente podrán tomar la nueva salida los pilotos clasificados en la primera carrera.
 - b. Las motocicletas pueden ser reparadas. Se permite el repostaje.

- c. El número de vueltas de la segunda carrera será el número de vueltas necesarias para completar dos tercios de la distancia de la carrera inicial redondeado al entero de vueltas inferior con un mínimo de 5 vueltas.
 - d. La nueva parrilla se basará en el orden de llegada de la primera carrera.
 - e. La clasificación final carrera se establecerá de acuerdo con la posición y el número total de vueltas de cada piloto una vez cruzada la línea de meta al final de la última carrera. Se aplicará lo dispuesto en el artículo 1.24.4.
- 1.26.5 Las posibles sanciones aplicables a un corredor en la primera carrera, por ejemplo un cambio de posición en la parrilla o iniciar la carrera desde el pitlane, también se aplicará a la nueva carrera. Sin embargo, en el caso de que se haya completado más del 50% de la distancia original de la carrera en la primera parte, la sanción de iniciar la carrera desde pit-lane será sustituida por la sanción de tomar la salida de la nueva carrera desde última posición de la parrilla.
- 1.26.6 Si se interrumpe una carrera re-iniciada y el Director de Competición, estima que es posible una nueva salida, las condiciones de distancia y resultados para la reanudación (artículo 1.26.4) serán las siguientes:
- a) Si la carrera re-iniciada se interrumpe cuando han sido completadas 5 o más vueltas, la carrera se considerará finalizada y se otorgarán todos los puntos para el campeonato. La clasificación de la carrera se establecerá de acuerdo con el artículo 1.26.4.ii. e).
 - b) Si la carrera re-iniciada se interrumpe cuando han sido completadas menos de 5 vueltas, en la medida de lo posible se reiniciará de nuevo la carrera, el Jurado determinará el número de vueltas con un mínimo de 5. La parrilla se basará en los resultados de esta carrera interrumpida siempre que se hayan completado 3 o 4 vueltas (una carrera interrumpida con menos de 3 vueltas será nula y sin efecto y no podrá ser utilizada para determinar la parrilla de la nueva carrera).
 - c) Si esta nueva salida (tercera) se interrumpe cuando se han completado menos de 5 vueltas, no se dará una nueva salida. Los resultados de la carrera serán determinados por la primera parte de la carrera y se adjudicarán todos los puntos para el campeonato, siempre que en la primera parte de la carrera se hubieran completado 5 o más vueltas.
 - d) Si se ha reanudado la primera carrera y ninguna de las carreras (la primera o las siguientes reanudadas) no han completado 5 o más vueltas, la carrera será considerada como anulada y no se otorgará ningún punto para el campeonato.
 - e) El Presidente de Jurado conjuntamente con el Director de Competición

1.27 Zona de control técnico / Parque cerrado

Al final de una carrera o al final de una carrera que ha sido interrumpida, todas las motocicletas que han terminado la carrera obligatoriamente deberán quedar a disposición de los oficiales durante 30 minutos dentro del parque cerrado. Es responsabilidad de los equipos y de los pilotos asegurarse de que la motocicleta se deposita en el parque cerrado. En caso de celebrarse en un mismo día, dos o más carreras de la misma categoría, la duración de la estancia de las motocicletas en el parque cerrado será de 15 minutos en la(s) primera(s) carrera(s) y de 30 minutos en la última. En caso de reclamación técnica que afecte a una motocicleta de las depositadas en uno de los parques de duración de 15 minutos, se debe habilitar la forma para garantizar que la motocicleta no pueda ser manipulada sin el control de los comisarios técnicos, para que una vez finalizada la última carrera pueda pasar el control técnico correspondiente a la reclamación efectuada.

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

Podrá efectuarse un control técnico con desmontaje a las tres primeras motocicletas y sobre todas aquellas determinadas por el Jurado y/o por el Director Técnico. Los pilotos cuyas motocicletas deban pasar la

verificación técnica serán informados y deberán poner a los mecánicos y equipo necesario a disposición de los oficiales técnicos en un plazo máximo de 30 minutos.

1.28 Puntos para el Campeonato y clasificación

1.28.1 Los pilotos que participan en el Campeonato Interautonómico de Velocidad

1.28.2 Los puntos serán los obtenidos en cada carrera.

1.28.3 Para cada carrera del Campeonato, los puntos serán atribuidos según el siguiente baremo:

Posición	Puntos
1º	25
2º	20
3º	16
4º	13
5º	11
6º	10
7º	9
8º	8
9º	7
10º	6
11º	5
12º	4
13º	3
14º	2
15º	1

1.28.4 Todas las carreras contarán para la clasificación del Campeonato.

1.28.5 En caso de ex aequo con el mismo número de puntos, las posiciones finales se decidirán sobre la base de los mejores resultados en las carreras (número de primeros puestos, número de segundos puestos, etc.). En el caso de subsistir el ex aequo se tendrá en cuenta la mejor posición del último resultado.

1.29 Instrucciones y comunicados a los participantes

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

Las notificaciones deben ser colocadas en el tablón oficial de anuncios. El hecho de colocarlas en el tablón oficial de anuncios será considerado como prueba de entrega.

1.29.2 Todas las clasificaciones y resultados de los entrenos y de la carrera, así como todas las decisiones tomadas por los Oficiales, deben ser colocadas en el tablón oficial de anuncios.

El hecho de colocarlas en el tablón oficial de anuncios será considerado como prueba de entrega.

1.29.3 Toda comunicación del Jurado o el Director de Carrera, a un equipo o a un piloto debe ser comunicado por escrito. De la misma manera, toda comunicación de un equipo o de un piloto al Jurado o al Director de Carrera debe igualmente hacerse por escrito.

1.30 Personal de los equipos en el pit-lane

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

- 1.30.1 El personal de los equipos no está autorizado a permanecer en el pit-lane durante los entrenos, “warm-up” y carreras de otra categoría que no es la suya, a menos que ellos deban efectuar reglajes en su motocicleta.
- 1.30.2 El personal de los equipos, en la zona de trabajo enfrente de los boxes, está limitado a un máximo de 4 personas por piloto.
- 1.30.3 El personal de los equipos sobre la plataforma de señalización está limitado a un máximo de 4 personas.

1.31 Reclamaciones

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

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

Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de 800 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 600 € para las de 2 tiempos. Si la motocicleta reconocida es conforme, la cantidad de 500 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 300 € para las 2 tiempos, será destinada al pago de los gastos ocasionados al equipo reclamado.

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

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

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

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

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

- “RideThrough” .
- Una descalificación en los entrenamientos o carrera por medio de la bandera negra o la bandera negra con círculo naranja.
- Una multa o **sanción deportiva** por exceso de velocidad en “pit-lane” .
- **Banco de Potencia**
- **Cronometraje**

Reclamación sobre carburantes

Toda solicitud de control de carburante por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de 1300€ 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 1500 € que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de la reclamación.

La sanción a aplicar por el uso de combustible no autorizado será la DESCLASIFICACION.

Nota: Para más información, ver Reglamento de Carburantes, RFME.

1.32 Recurso de apelación

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

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

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

1.33 Sanciones

Independientemente de las sanciones previstas en el Reglamento Deportivo y Reglamento de Disciplina Deportiva, se contempla además la imposición de sanciones, de puntos, suma de tiempo para la especialidad de velocidad o restar vueltas en el caso de la especialidad de resistencia, correspondiendo al Jurado la decisión de su imposición y cuantía.

1.34 Instrucciones y comunicaciones a los pilotos

Todas las clasificaciones y resultados de entrenamientos y de carrera, así como todas las decisiones tomadas por los Oficiales, deberán ser colgados en el “tablón oficial de anuncios”. Su colocación en el “tablón oficial de anuncios”, será considerado como prueba de comunicación y de publicación oficial.

1.35 Definición de los puntos de penalización

Pueden ser impuestos entre 1 y 10 puntos, por el Jurado de la prueba a un piloto. Estos puntos se acumulan y no expiran hasta cumplirse un año de su imposición. Se aplicarán sanciones automáticas a un piloto que acumule puntos, de la forma siguiente:

- 4 puntos, salida en la próxima carrera desde la última posición de la parrilla.
- 7 puntos, salida en la próxima carrera desde el “pit-lane”.

- 10 puntos, descalificado para tomar parte en la siguiente carrera o si es la última carrera del año, descalificación de esa carrera.

El acumulado de puntos será puesto cero después de que el piloto haya llegado a los 10 puntos y haya sido descalificado.

1.36 Transponders

1.36.1 Colocación y devolución

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

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

1.37 Anexo 1

Calculo de vueltas correspondientes a lo indicado en los artículos:

1.25 (Interrupción de una carrera) y 1.24 (Final de carrera y resultados)

Vueltas	50% art. 1.25	75% art. 1.24	2/3 art. 1.25
5	3	3	4
6	3	4	4
7	4	5	5
8	4	6	6
9	5	6	6
10	5	7	7
11	6	8	8
12	6	9	8
13	7	9	9
14	7	10	10
15	8	11	10
16	8	12	11
17	9	12	12
18	9	13	12
19	10	14	13
20	10	15	14
21	11	15	14
22	11	16	15
23	12	17	16
24	12	18	16
25	13	18	17
26	13	19	18
27	14	20	18
28	14	21	19
29	15	21	20
30	15	22	20

CIV

Campeonato Interautonómico de Velocidad

Reglamento Técnico 2016



REGLAMENTO TECNICO OPEN 600

INTRODUCCIÓN

Las motocicletas destinadas al Campeonato Interautonómico Open 600 se basan en las motocicletas de producción reciente o actual y disponible en el mercado a través de las redes de venta habituales del fabricante.

2.05. ESPECIFICACIONES

Estos reglamentos están destinados a autorizar distintas modificaciones en la motocicleta homologada principalmente en bien de la seguridad.

TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECIDADO EN ESTE REGLAMENTO ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO

Las motocicletas necesitan una homologación de la FIM. Todas las motocicletas deben cumplir en todos sus apartados las exigencias del Reglamento de Velocidad, tal como se definen en los Reglamentos Técnicos de Velocidad FIM, excepto si la motocicleta está equipada igual a la máquina homologada.

Las apariencias frontales, laterales y trasera y el perfil de las motocicletas deben (salvo indicación contraria) ser conformes a la forma homologada originalmente producida por el constructor.

El aspecto del sistema de escape está eximido de esta regla.

Sólo se admitirá la verificación de una sola motocicleta por piloto y clase.

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.

2.05.01. CILINDRADAS

Superior a 400cc y hasta 600cc	4 tiempos	4 cilindros
Superior a 500cc y hasta 675cc	4 tiempos	3 cilindros
Superior a 600cc y hasta 750cc	4 tiempos	2 cilindros

La cilindrada debe mantenerse igual a la de la homologación. No están autorizados ni el rectificado ni la modificación de la carrera para conseguir el límite de la cilindrada.

2.05.02. PESOS MÍNIMOS

- **Peso Mínimo: 160 kg**

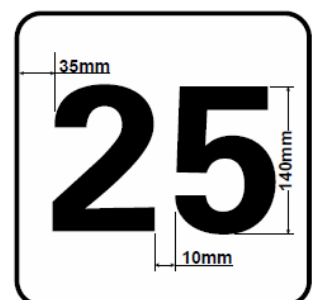
En cualquier momento durante los entrenamientos y al final de la carrera, los pilotos pueden ser llamados para controlar el peso de sus motocicletas. En todos los casos el piloto debe cumplir con esta solicitud.

Las motocicletas elegidas serán pesadas en las condiciones en que se encuentren, y el límite de peso establecido debe ser tomado en esta condición. Nada puede ser añadido a la motocicleta. Esto incluye todos los líquidos.

El uso de lastre está permitido para alcanzar el peso mínimo. El uso de lastre debe ser declarado al Director Técnico de la Federación durante las verificaciones preliminares.

2.05.03. NÚMEROS Y FONDOS.

- El número delantero debe estar colocado en el centro del frontal del carenado o en el lado donde esté situada la torre de cronometraje oficial.
- Los números traseros o laterales, serán obligatorios. Deberán situarse tanto a derecha como a izquierda de la motocicleta y tendrán que ser situados en una superficie plana donde cumpla las especificaciones descritas. Podrán ir alojados tanto en el colín de la motocicleta como en el lateral del carenado. Estos deben de ser visibles con la motocicleta entre 60º y 90º.



- La altura mínima de las cifra o cifras para el alojamiento frontal será de 140mm manteniendo la anchura natural de la tipografía normalizada. Ver tabla de tipografías.
- La altura mínima de las cifra o cifras para el alojamiento lateral será de 120mm manteniendo la anchura natural de la tipografía normalizada. Ver tabla de tipografías.
- El espacio mínimo entre cifras si existe más de una será de 10mm.
- El área de respeto para las cifras será como mínimo de 35mm para el frontal y de 30mm para los laterales.
- Los números serán de color plano lo más próximo al pantone especificado para la categoría. No está permitido el uso de perfilados y sombras.
- El fondo debe ser de color plano lo más próximo al pantone especificado para la categoría.
- Los números y fondos serán:

	Fondo	Número
Open 600	BLANCO	AZUL
Paleta Pantone:	11-4800	801

- En caso de disputa sobre la legibilidad del/los número/s, la decisión del Director Técnico RFME será definitiva.

2.05.04. RESTRICCIÓN DEL CONDUCTO DE ADMISIÓN

Los cuerpos de admisión deben mantenerse igual que los del modelo homologado.

2.05.05. CARBURANTE

Solo se autoriza la utilización de carburante normal sin plomo con una tasa de plomo máxima de 0,005 g/l (sin plomo) y un MON máximo de 90, que se comercialice libremente y que cumpla con el Reglamento de Carburantes de la RFME (ver reglamento para las especificaciones detalladas).

2.05.06. ESPECIFICACIONES DE LA MOTOCICLETA.

Todas las piezas no citadas en los artículos siguientes deben ser iguales a las producidas por el fabricante para la motocicleta homologada

2.05.06.01. CHASIS Y PARTE POSTERIOR DEL CHASIS.

El chasis debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada. Se pueden realizar agujeros en el chasis solo para fijar piezas aprobadas. (Ejemplo: amortiguador de dirección, soportes de carenados).

Los laterales del chasis pueden protegerse con un recubrimiento en material compuesto. Estas protecciones deberán tener la forma del chasis.

Nada puede añadirse ni retirarse del chasis.

Todas las motocicletas deben llevar un número de identificación en el chasis (número de chasis).

Los soportes y las placas soporte motor deben ser los producidos originalmente por el fabricante para la motocicleta homologada.

El subchasis o parte trasera del chasis puede ser cambiado o modificado, pero el tipo de material debe mantenerse como el homologado, o de un material de peso específico mayor.

Se pueden añadir soportes de asiento suplementarios, pero no puede eliminarse ninguno. Los accesorios atornillados en la parte posterior del chasis pueden retirarse, así como cualquier caja o soporte de casco. Los tipos de pintura no son restrictivos, pero el pulido del chasis o de la parte trasera del chasis (sub chasis) no está autorizado.

Para que no se dañe el chasis en las caídas, se puede instalar un tope protector de forma cilíndrica debidamente atornillado a cada lado del chasis Estas protecciones deberán estar hechas en materiales plásticos de un diámetro

mínimo de 30 mm y de un diámetro máximo de 75 mm. y no sobresalir más de 30mm del carenado y adecuarse a la forma del mismo

No podrán instalarse estas protecciones en el área de los reposapiés.

2.05.06.02. HORQUILLA DELANTERA

Se autoriza el cambio de horquillas.

Las partes internas Standard de origen de las horquillas pueden modificarse: arandelas, pistón hidráulico, conducciones de aceite, muelles y separadores.

Ningún sistema de suspensión de recambio o prototipo controlado electrónicamente puede ser usado. Si de origen las suspensiones electrónicas son usadas, ellas deben ser completamente de origen (cualquier parte mecánica o electrónica deben mantenerse como la homologada).

El sistema electrónico de origen debe funcionar convenientemente en caso de error eléctrico/electrónico si no, no puedes estar homologado para las competiciones FIM.

Los tapones de horquilla pueden modificarse o remplazarse con el fin de permitir el reglaje externo.

En la horquilla delantera puede utilizarse cualquier tipo y cantidad de aceite.

Las juntas contra el polvo se pueden modificar, cambiar o retirar si la horquilla está completamente protegida.

La altura y la posición de la horquilla delantera en relación a la "T" de horquilla son libres.

Se autoriza el cambio de las "T" de horquilla.

El amortiguador de dirección puede añadirse o remplazarse por un amortiguador accesorio.

El amortiguador de dirección no puede actuar como dispositivo que limita el ángulo de giro.

2.05.06.03. BRAZO DE SUSPENSIÓN POSTERIOR (BRAZO OSCILANTE)

El brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual que el producido por el fabricante para la motocicleta homologada. (incluidos la articulación del brazo oscilante trasero y el sistema de tensión de la cadena trasera).

Un protector de cadena 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.

Unos soportes para el caballete de la rueda posterior pueden añadirse al basculante por medio de soldadura o fijados mediante pernos. Los soportes tienen que tener los bordes redondeados (de amplio radio). Los tornillos de fijación deben hundirse.

2.05.06.04. AMORTIGUADOR(ES) POSTERIOR(ES)

La unidad de la suspensión posterior puede cambiarse o modificarse. Los anclajes de origen del cuadro y de la suspensión posterior deben mantenerse igual a los homologados. El conjunto director de la suspensión posterior (articulaciones, bieletas, etc) debe mantenerse igual que el originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada.

Ningún sistema de suspensión de recambio o prototipo controlado electrónicamente puede ser usado. Si de origen las suspensiones electrónicas son usadas, ellas deben ser completamente de origen (cualquier parte mecánica o electrónica deben mantenerse como la homologada).

El sistema electrónico de origen debe funcionar convenientemente en caso de error eléctrico/electrónico si no, no puedes estar homologado para las competiciones FIM.

El o los amortiguadores de la suspensión posterior pueden cambiarse.

2.05.06.05. LLANTAS.

Las llantas anterior y posterior pueden cambiarse. El diámetro y la anchura de la llanta deben mantenerse igual a las originalmente homologadas.

Las llantas de fibra de carbono o compuestas de fibra de carbono no están autorizadas, con la excepción de que el constructor haya equipado al modelo producido con este tipo de llanta.

2.05.06.06. FRENOS

Los discos de frenos delantero y posterior pueden cambiarse pero debe mantener y su anclaje original. Se autoriza el cambio de las pinzas.

Los discos de freno mantendrán el montaje original. El diámetro exterior, el sistema de ventilación, deben mantenerse igual que los originalmente producidos por el constructor para la motocicleta homologada.

Los discos ventilados interiormente no están autorizados.

Los soportes de los discos de frenos pueden cambiarse, pero deben mantener la misma separación y el mismo tipo de montaje en las ruedas.

Los discos de frenos de sustitución deben ser en material férreo. Todos sus puntos de fijación (es) y todas las piezas de anclaje deben mantenerse igual a las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada. La bomba delantera puede ser sustituida.

La bomba posterior puede ser sustituida.

Los latiguillos de los frenos hidráulicos delantero y posterior pueden cambiarse. El depósito del líquido de frenos puede reemplazarse o cambiarse de posición.

Pueden utilizarse conectores rápidos. La separación de los latiguillos para las dos pinzas de los frenos delanteros debe hacerse por encima de la "T" de la horquilla inferior (triple brida interior).

Las pastillas de los frenos delantero y posterior pueden cambiarse. Los pasadores de los frenos delantero y posterior pueden cambiarse. Los pasadores de las pastillas de freno pueden modificarse por un tipo de cambio rápido.

No se autorizan conductos suplementarios de aire.

2.05.06.07 NEUMÁTICOS.

Los neumáticos pueden ser reemplazados no teniendo que respetar ni la marca, ni el tipo de los utilizados por el fabricante para la motocicleta homologada, Se autoriza la utilización de slick.

2.05.06.08 REPOSA PIES Y MANDOS DE PIE.

Los reposa pies y mandos al pie pueden cambiarse de sitio pero los soportes deben montarse en el cuadro en los puntos de fijación de origen.

Los reposa pies pueden montarse fijos o de manera abatible pero en este caso deberán incluir un dispositivo que los devuelva automáticamente a la posición normal.

El extremo de cada reposa pie debe acabar en un radio esférico pleno y del mismo diámetro que el reposa pies.

Los reposa pies metálicos no abatibles deben acabar con un tapón en aluminio, plástico, Teflón® o cualquier otro material equivalente, fijado de forma permanente.

2.05.06.09 MANILLARES Y MANDOS MANUALES.

Los manillares, el conjunto de acelerador/manetas, con sus cables correspondientes y mandos manuales pueden reemplazarse. Se podrá instalar un regulador para la leva del freno.

Los manillares y los mandos manuales pueden desplazarse.

El mando de aceleración debe estar dotado de su cable de retorno.

Los Manillares dispondrán de sus correspondientes topes con un mínimo de longitud de 20 mm, medido desde el final del manillar.

Los relojes pueden ser cambiados o retirados pero el interruptor (de contacto) del arranque eléctrico y el interruptor de paro de motor deben estar colocados en el manillar.

El interruptor de arranque eléctrico y el interruptor de parada del motor deben estar ubicados en el manillar lo más accesible posible y sus mandos de accionamiento deben estar ubicados en soportes independientes.

Las motocicletas PUEDEN estar equipadas con una protección de la maneta de freno para protegerla de una activación accidental en caso de colisión con otra motocicleta.

2.05.06.10 CARENADO.

- El carenado y los guardabarros delanteros deben ser los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada.
- El carenado puede remplazarse por contratipos accesorios a las piezas de origen.
- El material puede cambiarse. Se autoriza la utilización de materiales en carbono o en Kevlar.
- El tamaño y las dimensiones deben ser los mismos de los accesorios originales sin ningún añadido o eliminación de los elementos diseñados.
- La cúpula puede remplazarse únicamente por un material transparente.
- El conjunto de tornillos que aguantan los instrumentos en el carenado puede reemplazarse. Todos los demás soportes del carenado pueden modificarse o reemplazarse
- Los conductos de aire originales entre el carenado y la caja de aire pueden modificarse o remplazarse.
- Los conductos de aire originales que entran en la caja de aire pueden modificarse o remplazarse.
- El carenado inferior debe estar fabricado para contener, en caso de incidente en el motor, al menos la mitad de la totalidad del aceite y del líquido de refrigeración del motor (mínimo 5 litros). La parte inferior de las aberturas en el carenado debe estar situada al menos a 50mm por encima de la parte interior del carenado.
- El carenado inferior deberá incluir un agujero de 25mm, situado en la parte delantera del mismo. Estos agujeros deben permanecer cerrados mediante un tapón en caso de pista seca y deben abrirse únicamente en caso de lluvia.
- Pequeñas modificaciones en el carenado y la adaptación en el cuadro o en el motor de pequeños conos plásticos para permitir la utilización de soportes destinados al cambio de ruedas están autorizados.
- El guardabarros delantero debe ser igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.
- El guardabarros delantero puede remplazarse por contratipos accesorios a las piezas originales.
- El guardabarros delantero puede desplazarse para aumentar el espacio libre del neumático.
- El guardabarros posterior fijado en el brazo oscilante debe ser igual al producido por el fabricante para la motocicleta homologada.
- El guardabarros posterior fijado en el brazo oscilante puede remplazarse por contratipos accesorios a las piezas originales.
- El guardabarros posterior existente bajo el sillín puede retirarse.
- Todos los bordes expuestos (vivos) deben redondearse.
- En la verificación técnica preliminar se deberá presentarse la motocicleta con el carenado inferior retirado. El mencionado carenado deberá ser presentado, conjuntamente con la motocicleta, a los comisarios técnicos.

2.05.06.11. DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE.

El depósito de gasolina debe mantenerse igual que el originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

El depósito de gasolina debe forrarse completamente de una mousse de elemento de carburante (preferentemente con Explosafe).

Los depósitos de gasolina que incluyen tubos aspirantes deben equiparse con válvulas (chapaletas) anti-retorno que finalicen en un recuperador de una capacidad mínima de 250cc, fabricado en material apropiado.

El/los tapón(es) de depósito de gasolina debe/n poseer un sistema de apertura y cierre "de rosca".

El (los) tapón(es) de depósito de gasolina pueden cambiarse.

El (los) tapón(es) de depósito de gasolina, cuando están cerrados, deben ser estancos y deben estar cerrados de forma que no puedan abrirse de forma accidental en ningún momento.

2.05.06.12. ASIENTO.

El armazón y la guarnición del asiento pueden reemplazarse por piezas de apariencia similar a aquellas originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada. Se permite la utilización de materiales en compuestos de carbono.

La parte superior trasera del asiento puede modificarse para hacer un asiento monoplaça.

Se pueden realizar agujeros en el asiento o el colín para permitir una mayor refrigeración. Los agujeros mayores de 10mm deben cubrirse con una telilla metálica o una maya fina. La maya debe estar pintada del mismo color que el material que la rodea.

El asiento monoplaça debe entonces incluir las placas porta número trasero.

La apariencia vista desde delante o desde atrás, así como el perfil deben ser conformes a la forma homologada.

La modificación del asiento y de su parte trasera no debe molestar la colocación y el tamaño de las placas porta números.

Todos los bordes expuestos (vivos) deben redondearse.

2.05.06.13. HACES ELÉCTRICOS.

Los haces de cables pueden modificarse o reemplazarse. Se pueden añadir haces suplementarios. Se autoriza el corte de corriente de los haces de cables.

Se autoriza el corte de los haces de cables.

2.05.06.14. BATERÍA.

Las dimensiones y el tipo de batería pueden cambiarse y desplazarse. Pueden añadirse baterías suplementarias.

2.05.06.15. RADIADOR Y RADIADORES DE ACEITE.

El radiador puede cambiarse únicamente si puede fijarse en el lugar estándar y que no exija ninguna modificación del cuadro principal o en la apariencia externa de los carenados.

Las modificaciones al radiador de aceite existente están autorizadas únicamente si ello no exige ninguna modificación en el cuadro principal o en la apariencia externa de los carenados. Un intercambiador de calor (aceite/agua) puede ser sustituido por un radiador de aceite.

Se puede colocar delante de los radiadores de aceite/agua una rejilla de protección.

No se autorizan radiadores de aceite suplementarios.

Solo está permitido el uso de agua ó agua mezclada con alcohol etílico.

2.05.06.16. CAJA DE AIRE.

La caja de aire debe mantenerse igual que la originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada.

El elemento filtrante puede suprimirse o reemplazarse.

Todas las motocicletas deben estar provistas de un sistema de reciclado cerrado. La aspiración de aceite debe estar conectada y descargarse en la caja de aire.

Los conductos de aire originales que van del carenado hasta la caja de aire pueden modificarse o reemplazarse.

Los conductos de aire originales que entran en la caja de aire pueden modificarse o reemplazarse.

2.05.06.17. SISTEMA DE INYECCIÓN DE CARBURANTE.

Los cuerpos de admisión deben ser unidades Standard iguales a los del modelo homologado.

Los inyectores deben ser unidades Standard iguales a los del modelo homologado.

Los pabellones venturi (trompas de admisión) pueden modificarse o reemplazarse con relación a aquellos montados por el fabricante en la motocicleta homologada.

Las mariposas de gas no pueden ni cambiarse, ni modificarse.

No se autoriza ninguna modificación de la bomba de gasolina o del regulador de presión.

La EPROM (ordenador electrónico de programación, también llamado chip EPROM) puede ser cambiado.

Se autoriza la utilización del sistema de memoria flash (flash RAM) para modificar la cartografía de base del sistema de inyección.

2.05.06.18. ALIMENTACIÓN DE CARBURANTE.

Los conductos de gasolina pueden reemplazarse.

Pueden utilizarse conectores rápidos (quickconnectors).

Se permite la sustitución del puño de gas y su cableado, pero siempre manteniendo los cables de acelerador y retorno.

2.05.06.19. CULATA.

La culata debe ser la homologada.

Se permiten las siguientes modificaciones:

Fresado y bruñido de la culata, normalmente asociados al reglaje individual, tales como los conductos de admisión y de escape y la reparación de la culata y comprendida la cámara de combustión, están autorizados.

La soldadura en la culata no está autorizada.

Los muelles de las válvulas así como los retenedores de los muelles de las válvulas pueden sustituirse o modificarse.

La relación de compresión es libre.

Los balancines (si los hay) deben mantenerse como los homologados (materiales y dimensiones).

La cámara de combustión puede modificarse.

Las válvulas pueden cambiarse o modificarse. El material puede cambiarse. El diámetro máximo y el peso mínimo deben ser iguales a los del modelo homologado. El empleo de válvulas de titanio está permitido para las motocicletas en que el modelo está homologado de origen con válvulas de titanio.

Los asientos de las válvulas deben ser los homologados. Se autorizan modificaciones.

Las guías de las válvulas deben mantenerse igual que las homologadas. Se autorizan modificaciones en la zona de conducción del canal.

Los muelles de las válvulas pueden cambiarse.

2.05.06.20. ÁRBOL DE LEVAS.

El sistema de distribución puede ser sustituido.

El dispositivo para el reglaje de la tensión de la cadena o de la correa dentada del árbol de levas es libre.

2.05.06.21. PIÑONES DE LOS ÁRBOLES DE LEVAS.

Los piñones de los árboles de levas pueden modificarse o reemplazarse para permitir una separación en la distribución.

2.05.06.22. CIGÜEÑAL.

El cigüeñal debe mantenerse igual que el homologado, sin modificaciones.

El bruñido y aligeramiento no están autorizados.

La modificación del o de los volante(s) motor no está autorizada.

2.05.06.23. BOMBAS DE ACEITE, BOMBAS DE AGUA.

La bomba de aceite debe mantenerse igual que la homologada. Se puede modificar

La bomba de agua debe mantenerse igual que la homologada. Se puede modificar

2.05.06.24. BIELAS.

Las bielas deben mantenerse igual que las homologadas.

No está autorizado ningún bruñido ni aligeramiento.

2.05.06.25. PISTONES.

Los pistones deben mantenerse igual que los homologados.

No está autorizado ningún bruñido ni aligeramiento.

2.05.06.26. AROS DE PISTÓN.

Los aros de pistón deben mantenerse igual que los homologados.
No se autoriza ninguna modificación.

2.05.06.27. EJES DE PISTÓN Y CLIPS.

Los ejes de pistón y los clips deben mantenerse igual que los homologados.
No se autoriza ninguna modificación.

2.05.06.28. CILINDROS.

Los cilindros deben mantenerse igual que los homologados.
La cilindrada debe ser igual que la homologada.

2.05.06.29. CARTERS MOTOR – CARTERS ANEXOS (tapas de carters, encendido, embrague).

Las tapas laterales pueden ser alteradas, modificadas o reemplazadas. Si se alteran o modifican, la cubierta debe tener al menos la misma resistencia de impacto que la original. Si se reemplaza, la cubierta debe estar fabricada en el mismo material o con un mayor peso específico y el peso total de la cubierta no debe ser menor que la original.

Todos los carters que contengan aceite y que puedan entrar en contacto con la pista como consecuencia de una caída, deben estar protegidos por una segunda tapa metálica: aleación de aluminio, acero inoxidable, acero, titanio: las tapas de fibra de carbono no están permitidas.

La tapa secundaria debe cubrir un mínimo de 1/3 de la tapa original. No debe tener superficies cortantes que puedan dañar la superficie de la pista.

Placas o barras de protección para las caídas hechas de aluminio o hierro también está permitidas.

Todos estos dispositivos deben estar diseñados para resistir choques repentinos, abrasiones y daños de caída.

Las tapas aprobadas por la FIM se permiten sin distinción de su material o dimensiones.

Estas tapas deben atornilladas de forma segura con un mínimo de tres (3) tornillos de los que sujetan la tapa original al carter.

El Director Técnico de la Federación tiene la potestad para rechazar cualquier tapa que no satisfaga estos propósitos de seguridad.

2.05.06.30. TRANSMISIÓN CAJA DE CAMBIOS.

Todas las relaciones de la caja de cambio pueden modificarse.

El número de marchas debe mantenerse como el homologado.

Las transmisiones primarias deben mantenerse igual que las homologadas.

Están autorizados los sistemas externos de cambio rápido de velocidades. (Cableado y potenciómetro incluidos).

Otras modificaciones a la caja de cambio o el mecanismo de cambio no están autorizadas.

Se pueden modificar el piñón de salida de caja, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas.

2.05.06.31. EMBRAGUE.

El tipo de embrague (en baño de aceite o en seco) y su mando (por cable o hidráulico) deben mantenerse igual que los de la motocicleta homologada.

Todos los discos de embrague pueden reemplazarse.

Los muelles de embrague pueden cambiarse.

La campana de embrague puede reforzarse.

Los embragues de origen pueden modificarse con sistema de deslizamiento limitado en la transmisión (tipo anti-patinaje).

Pueden ser sustituidos por embragues no originales con sistema de deslizamiento limitado en la transmisión (tipo anti-patinaje).

El empleo de sistemas de ayuda electromecánica o electrohidráulica está prohibido.

2.05.06.32. ENCENDIDO-CAJA DE CONTROL (CDI).

La caja de control de encendido (CDI) puede modificarse o cambiarse.
Pueden añadirse haces eléctricos suplementarios.
El corte de los haces eléctricos está autorizado.

2.05.06.33. GENERADOR (ALTERNADOR)

El generador (alternador) puede modificarse, retirarse o reemplazarse.
El arranque eléctrico tiene que poner en marcha el motor durante la manifestación y hasta el final del tiempo para presentación de reclamación haya finalizado.
El motor debe arrancar y funcionar a partir de que el arranque deja de utilizarse.

2.05.06.34. SISTEMA DE ESCAPE.

Los tubos y los silenciadores pueden modificarse o cambiarse. Los catalizadores pueden ser sustituidos o eliminados.
No se autoriza el aislante térmico en ningún componente del sistema de escape.
Por razones de seguridad, los bordes de la (s) salida (s) del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes.
El límite de nivel sonoro es de 107 dB/A (con una tolerancia de +/- 3dB/A al finalizar la carrera)
RPM para realizar el control de ruido:

Cilindrada	1 Cilindro	2 Cilindro	3 Cilindro	4 Cilindro
600cc.	5000 RPM	5500 RPM	6500 RPM	7000 RPM
750cc.	5000 RPM	5500 RPM		

2.05.06.35. ELEMENTOS DE FIJACIÓN (sujeciones diversas).

Los elementos de fijación standard pueden reemplazarse por elementos de fijación de cualquier material y tipo.
Los elementos de fijación en aluminio pueden utilizarse únicamente en lugares que no están en la estructura.
Los elementos de fijación en titanio pueden utilizarse en lugares de la estructura, pero su solidez y el tipo deben ser iguales o superiores a la solidez del elemento de fijación standard al que sustituyen.
Los elementos de fijación especiales en acero pueden utilizarse en lugares de la estructura, pero la solidez y el tipo deben ser iguales o superiores a la solidez del elemento de fijación Standard al que sustituyen.
Los elementos de fijación pueden taladrarse para recibir precintos de seguridad, pero las modificaciones con el objeto de aligeramiento no están autorizadas.
Las sujeciones de carenado pueden cambiarse por sujeciones de tipo rápido.

2.05.07. Los siguientes elementos PUEDEN SER modificados o reemplazados con relación a los montados en la máquina homologada:

- Se puede utilizar cualquier tipo de lubricante, líquido de freno o de suspensión.
- Se puede utilizar cualquier tipo de bujías y capuchones de bujías.
- Acabados de pintura y calcomanías de las superficies pintadas.
- Se recomienda que las motocicletas sean equipadas con una luz roja en la parte superior del panel de instrumentos. Esta luz debe encenderse en el evento cuando la presión del aceite disminuya.

2.05.08. Los siguientes elementos pueden retirarse:

- Instrumentos y soportes de instrumentos y cables asociados a los mismos.
- Dispositivos de control de emisión (anti polución) en el interior o alrededor de la caja de aire, (sensores O2, dispositivos de inyección de aire).
- Cuenta vueltas.
- Cuenta kilómetros.
- Ventilador de radiador e hilos de alimentación.

- El protector de cadena siempre y cuando no esté incorporado al guardabarros.
- Pernos de los accesorios de la parte trasera del cuadro.

2.05.09 Los siguientes elementos DEBEN retirarse:

- Los faros delanteros, luz trasera y los intermitentes.
- Retrovisores
- Claxon
- Soporte de la placa de matrícula
- Caja de herramientas.
- Ganchos para el casco y el equipaje
- Reposapiés para el pasajero
- Empuñadura (s) para el pasajero
- Las barras de protección, los caballetes centrales y laterales deben retirarse (los soportes fijos deben mantenerse).

2.05.10. Los siguientes elementos DEBEN modificarse:

- Las motocicletas deben estar equipadas de un interruptor o botón corta-contacto en estado de funcionamiento situado a un lado u otro del manillar o semi-manillar o brazaletes (llevado en la mano) y que puede parar el motor
- El puño de gas debe volver a su punto inicial por sí solo, cuando el conductor no se apoye (no tenga cogido el puño de gas)
- Las bombas de gasolina eléctricas deben estar equipadas de un corta circuito que funcionará automáticamente a partir del momento en que la moto se para y se cae. Este corta-circuitos debe desactivar la bomba de gasolina y el sistema de encendido en el margen de un segundo. La puesta fuera de funcionamiento de la bomba de gasolina y del sistema de encendido puede ser controlada en cualquier momento durante la manifestación siguiendo instrucciones del Comisario Técnico
- Todos los tapones de vaciado deben estar precintados con cable de precintado. Los tornillos y bulones del (de los) filtro(s) de aceite(s) externo(s) que forman parte del circuito de lubricación de aceite deben estar provistos de un hilo de seguridad.
- Todas las motocicletas deben estar provistas de un sistema de reciclaje cerrado. Los aspiradores de aceite deben estar conectados y vaciarse en la caja de aire.
- **Luz trasera de seguridad.**

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

La luz trasera de seguridad debe cumplir con lo siguiente:

- **La dirección de la luz debe ser paralela a la línea central de la motocicleta (dirección de marcha) y debe ser claramente visible desde detrás, al menos 15 grados desde la izquierda o derecha de la línea central de la motocicleta.**
- **Será fijada de manera segura en la parte final del asiento/carenado y aproximadamente en la línea central de la motocicleta. En caso de disputa sobre la posición del montaje o la visibilidad de la luz trasera de seguridad la decisión del Director Técnico de la Federación será final.**
- **La potencia/luminosidad debe ser equivalente a 10-15W (incandescente) o 0,8-5W (led).**
- **La luz debe poder ser encendida y apagada.**

2.05.11. EQUIPAMIENTO(S) SUPLEMENTARIO(S)

- Pueden añadirse equipamientos suplementarios que no se encuentren en la motocicleta homologada (por ejemplo, toma de datos, ordenadores,).
- La instalación de un sistema de transmisión de una señal entre el piloto y su equipo mediante infrarrojos (IR) por razones exclusivas de cronometraje está autorizada.

CIV Campeonato Interautonómico de Velocidad

- La instalación de un sistema GPS para calcular los tiempos y vueltas está permitido.
- Los equipos de grabación de imágenes están totalmente prohibidos. Solo podrán utilizarse cuando la organización lo estime

2.05.12. 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.

Cualquier modificación que surja, será notificada con anterioridad a los interesados



REGLAMENTO TÉCNICO OPEN 1000

INTRODUCCIÓN

Las motocicletas destinadas al Campeonato Interautonómico Open 1000 se basan en las motocicletas de producción reciente o actual y disponible en el mercado a través de las redes de venta habituales del fabricante.

2.05. ESPECIFICACIONES

Estos reglamentos están destinados a autorizar distintas modificaciones en la motocicleta homologada principalmente en bien de la seguridad.

TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECIDADO EN ESTE REGLAMENTO ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO

Las motocicletas necesitan una homologación de la FIM. Todas las motocicletas deben cumplir en todos sus apartados las exigencias del Reglamento de Velocidad, tal como se definen en los Reglamentos Técnicos de Velocidad FIM, excepto si la motocicleta está equipada igual a la máquina homologada.

Las apariencias frontales, laterales y trasera y el perfil de las motocicletas deben (salvo indicación contraria) ser conformes a la forma homologada originalmente producida por el constructor.

El aspecto del sistema de escape está eximido de esta regla.

Sólo se admitirá la verificación de una sola motocicleta por piloto y clase.

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.

2.05.01. CILINDRADAS

Superior a 600cc y hasta 1000cc	4 tiempos	4 cilindros
Superior a 750cc y hasta 1000cc	4 tiempos	3 cilindros
Superior a 850cc y hasta 1200cc	4 tiempos	2 cilindros

La cilindrada debe mantenerse igual a la de la homologación. No están autorizados ni el rectificado ni la modificación de la carrera para conseguir el límite de la cilindrada.

2.05.02. PESOS MÍNIMOS

- **Peso Mínimo: 170 kg**

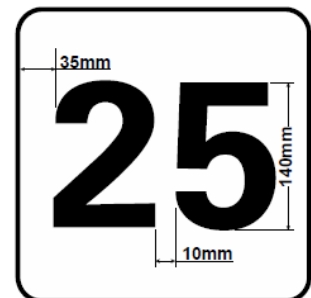
En cualquier momento durante los entrenamientos y al final de la carrera, los pilotos pueden ser llamados para controlar el peso de sus motocicletas. En todos los casos el piloto debe cumplir con esta solicitud.

Las motocicletas elegidas serán pesadas en las condiciones en que se encuentren, y el límite de peso establecido debe ser tomado en esta condición. Nada puede ser añadido a la motocicleta. Esto incluye todos los líquidos.

El uso de lastre está permitido para alcanzar el peso mínimo. El uso de lastre debe ser declarado al Director Técnico de la Federación durante las verificaciones preliminares.

2.05.03. NÚMEROS Y FONDOS.

- El número delantero debe estar colocado en el centro del frontal del carenado o en el lado donde esté situada la torre de cronometraje oficial.
- Los números traseros o laterales, serán obligatorios.
Deberán situarse tanto a derecha como a izquierda de la motocicleta y tendrán que ser situados en una superficie plana donde cumpla las especificaciones descritas. Podrán ir alojados tanto en el colín de la motocicleta como en el lateral del carenado. Estos deben de ser visibles con la motocicleta entre 60º y 90º.



- La altura mínima de las cifra o cifras para el alojamiento frontal será de 140mm manteniendo la anchura natural de la tipografía normalizada. Ver tabla de tipografías.
- La altura mínima de las cifra o cifras para el alojamiento lateral será de 120mm manteniendo la anchura natural de la tipografía normalizada. Ver tabla de tipografías.
- El espacio mínimo entre cifras si existe más de una será de 10mm.
- El área de respeto para las cifras será como mínimo de 35mm para el frontal y de 30mm para los laterales.
- Los números serán de color plano lo más próximo al pantone especificado para la categoría. No está permitido el uso de perfilados y sombras.
- El fondo debe ser de color plano lo más próximo al pantone especificado para la categoría.
- Los números y fondos serán:

	Fondo	Número
Open 1000	AMARILLO	NEGRO
Paleta Pantone:	Yellow	19-0000

- En caso de disputa sobre la legibilidad del/los número/s, la decisión del Director Técnico RFME será definitiva.

2.05.04. RESTRICCIÓN DEL CONDUCTO DE ADMISIÓN

Los cuerpos de admisión deben mantenerse igual que los del modelo homologado.

2.05.05. CARBURANTE

Solo se autoriza la utilización de carburante normal sin plomo con una tasa de plomo máxima de 0,005 g/l (sin plomo) y un MON máximo de 90, que se comercialice libremente y que cumpla con el Reglamento de Carburantes de la RFME (ver reglamento para las especificaciones detalladas).

2.05.06. ESPECIFICACIONES DE LA MOTOCICLETA.

Todas las piezas no citadas en los artículos siguientes deben ser iguales a las producidas por el fabricante para la motocicleta homologada

2.05.06.01. CHASIS Y PARTE POSTERIOR DEL CHASIS.

El chasis debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada. Se pueden realizar agujeros en el chasis solo para fijar piezas aprobadas. (Ejemplo: amortiguador de dirección, soportes de carenados).

Los laterales del chasis pueden protegerse con un recubrimiento en material compuesto. Estas protecciones deberán tener la forma del chasis.

Nada puede añadirse ni retirarse del chasis.

Todas las motocicletas deben llevar un número de identificación en el chasis (número de chasis).

Los soportes y las placas soporte motor deben ser los producidos originalmente por el fabricante para la motocicleta homologada.

El subchasis o parte trasera del chasis puede ser cambiado o modificado, pero el tipo de material debe mantenerse como el homologado, o de un material de peso específico mayor.

Se pueden añadir soportes de asiento suplementarios, pero no puede eliminarse ninguno. Los accesorios atornillados en la parte posterior del chasis pueden retirarse, así como cualquier caja o soporte de casco.

Los tipos de pintura no son restrictivos, pero el pulido del chasis o de la parte trasera del chasis (sub chasis) no está autorizado.

Para que no se dañe el chasis en las caídas, se puede instalar un tope protector de forma cilíndrica debidamente atornillado a cada lado del chasis. Estas protecciones deberán estar hechas en materiales plásticos de un diámetro

mínimo de 30 mm y de un diámetro máximo de 75 mm. y no sobresalir más de 30mm del carenado y adecuarse a la forma del mismo

No podrán instalarse estas protecciones en el área de los reposapiés.

2.05.06.02. HORQUILLA DELANTERA

Se autoriza el cambio de horquillas.

Las partes internas Standard de origen de las horquillas pueden modificarse: arandelas, pistón hidráulico, conducciones de aceite, muelles y separadores.

Ningún sistema de suspensión de recambio o prototipo controlado electrónicamente puede ser usado. Si de origen las suspensiones electrónicas son usadas, ellas deben ser completamente de origen (cualquier parte mecánica o electrónica deben mantenerse como la homologada).

El sistema electrónico de origen debe funcionar convenientemente en caso de error eléctrico/electrónico si no, no puedes estar homologado para las competiciones FIM.

Los taponos de horquilla pueden modificarse o remplazarse con el fin de permitir el reglaje externo.

En la horquilla delantera puede utilizarse cualquier tipo y cantidad de aceite.

Las juntas contra el polvo se pueden modificar, cambiar o retirar si la horquilla está completamente protegida.

La altura y la posición de la horquilla delantera en relación a la "T" de horquilla son libres.

Se autoriza el cambio de las "T" de horquilla.

El amortiguador de dirección puede añadirse o remplazarse por un amortiguador accesorio.

El amortiguador de dirección no puede actuar como dispositivo que limita el ángulo de giro.

2.05.06.03. BRAZO DE SUSPENSIÓN POSTERIOR (BRAZO OSCILANTE)

El brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual que el producido por el fabricante para la motocicleta homologada. (incluidos la articulación del brazo oscilante trasero y el sistema de tensión de la cadena trasera).

Un protector de cadena 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.

Unos soportes para el caballete de la rueda posterior pueden añadirse al basculante por medio de soldadura o fijados mediante pernos. Los soportes tienen que tener los bordes redondeados (de amplio radio). Los tornillos de fijación deben hundirse.

2.05.06.04. AMORTIGUADOR(ES) POSTERIOR(ES)

La unidad de la suspensión posterior puede cambiarse o modificarse. Los anclajes de origen del cuadro y de la suspensión posterior deben mantenerse igual a los homologados. El conjunto director de la suspensión posterior (articulaciones, bieletas, etc) debe mantenerse igual que el originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada.

Ningún sistema de suspensión de recambio o prototipo controlado electrónicamente puede ser usado. Si de origen las suspensiones electrónicas son usadas, ellas deben ser completamente de origen (cualquier parte mecánica o electrónica deben mantenerse como la homologada).

El sistema electrónico de origen debe funcionar convenientemente en caso de error eléctrico/electrónico si no, no puedes estar homologado para las competiciones FIM.

El o los amortiguadores de la suspensión posterior pueden cambiarse.

2.05.06.05. LLANTAS.

Las llantas anterior y posterior pueden cambiarse. El diámetro y la anchura de la llanta deben mantenerse igual a las originalmente homologadas.

Las llantas de fibra de carbono o compuestas de fibra de carbono no están autorizadas, con la excepción de que el constructor haya equipado al modelo producido con este tipo de llanta.

2.05.06.06. FRENOS

Se autoriza el cambio de las pinzas.

Los pistones (bombas) anteriores y posteriores, las pastillas anteriores y posteriores, los latiguillos, depósitos de aceite y pinzas, y los discos de frenos pueden cambiarse.

Los discos de frenos de sustitución deben ser en material férreo.

Los discos ventilados interiormente no están autorizados.

2.05.06.07 NEUMÁTICOS.

Los neumáticos pueden ser reemplazados no teniendo que respetar ni la marca, ni el tipo de los utilizados por el fabricante para la motocicleta homologada, Se autoriza la utilización de slick.

2.05.06.08 REPOSA PIES Y MANDOS DE PIE.

Los reposa pies y mandos al pie pueden cambiarse de sitio pero los soportes deben montarse en el cuadro en los puntos de fijación de origen.

Los reposa pies pueden montarse fijos o de manera abatible pero en este caso deberán incluir un dispositivo que los devuelva automáticamente a la posición normal.

El extremo de cada reposa pie debe acabar en un radio esférico pleno y del mismo diámetro que el reposa pies.

Los reposa pies metálicos no abatibles deben acabar con un tapón en aluminio, plástico, Teflón® o cualquier otro material equivalente, fijado de forma permanente.

2.05.06.09 MANILLARES Y MANDOS MANUALES.

Los manillares, el conjunto de acelerador/manetas, con sus cables correspondientes y mandos manuales pueden remplazarse. Se podrá instalar un regulador para la leva del freno.

Los manillares y los mandos manuales pueden desplazarse.

El mando de aceleración debe estar dotado de su cable de retorno.

Los Manillares dispondrán de sus correspondientes topes con un mínimo de longitud de 20 mm, medido desde el final del manillar.

Los relojes pueden ser cambiados o retirados pero el interruptor (de contacto) del arranque eléctrico y el interruptor de paro de motor deben estar colocados en el manillar.

El interruptor de arranque eléctrico y el interruptor de parada del motor deben estar ubicados en el manillar lo más accesible posible y sus mandos de accionamiento deben estar ubicados en soportes independientes.

Las motocicletas PUEDEN estar equipadas con una protección de la maneta de freno para protegerla de una activación accidental en caso de colisión con otra motocicleta.

2.05.06.10 CARENADO.

- El carenado y los guardabarros delanteros deben ser los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada.
- El carenado puede remplazarse por contratipos accesorios a las piezas de origen. El material puede cambiarse. Se autoriza la utilización de materiales en carbono o en Kevlar.
- El tamaño y las dimensiones deben ser los mismos de los accesorios originales sin ningún añadido o eliminación de los elementos diseñados.
- La cúpula puede remplazarse únicamente por un material transparente.
- El conjunto de tornillos que aguantan los instrumentos en el carenado puede remplazarse. Todos los demás soportes del carenado pueden modificarse o remplazarse
- Los conductos de aire originales entre el carenado y la caja de aire pueden modificarse o remplazarse.
- Los conductos de aire originales que entran en la caja de aire pueden modificarse o remplazarse.
- El carenado inferior debe estar fabricado para contener, en caso de incidente en el motor, al menos la mitad de la totalidad del aceite y del líquido de refrigeración del motor (mínimo 5 litros). La parte inferior de las aberturas en el carenado debe estar situada al menos a 50mm por encima de la parte interior del carenado.

- El carenado inferior deberá incluir un agujero de 25mm, situado en la parte delantera del mismo. Estos agujeros deben permanecer cerrados mediante un tapón en caso de pista seca y deben abrirse únicamente en caso de lluvia.
- Pequeñas modificaciones en el carenado y la adaptación en el cuadro o en el motor de pequeños conos plásticos para permitir la utilización de soportes destinados al cambio de ruedas están autorizados.
- El guardabarros delantero debe ser igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.
- El guardabarros delantero puede remplazarse por contratipos accesorios a las piezas originales.
- El guardabarros delantero puede desplazarse para aumentar el espacio libre del neumático.
- El guardabarros posterior fijado en el brazo oscilante debe ser igual al producido por el fabricante para la motocicleta homologada.
- El guardabarros posterior fijado en el brazo oscilante puede remplazarse por contratipos accesorios a las piezas originales.
- El guardabarros posterior existente bajo el sillín puede retirarse.
- Todos los bordes expuestos (vivos) deben redondearse.
- En la verificación técnica preliminar se deberá presentarse la motocicleta con el carenado inferior retirado. El mencionado carenado deberá ser presentado, conjuntamente con la motocicleta, a los comisarios técnicos.

2.05.06.11. DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE.

El depósito de gasolina debe mantenerse igual que el originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

El depósito de gasolina debe forrarse completamente de una mousse de elemento de carburante (preferentemente con Explosafe).

Los depósitos de gasolina que incluyen tubos aspirantes deben equiparse con válvulas (chapaletas) anti-retorno que finalicen en un recuperador de una capacidad mínima de 250cc, fabricado en material apropiado.

El/los tapón(es) de depósito de gasolina debe/n poseer un sistema de apertura y cierre “de rosca”.

El (los) tapón(es) de depósito de gasolina pueden cambiarse.

El (los) tapón(es) de depósito de gasolina, cuando están cerrados, deben ser estancos y deben estar cerrados de forma que no puedan abrirse de forma accidental en ningún momento.

2.05.06.12. ASIENTO.

El armazón y la guarnición del asiento pueden reemplazarse por piezas de apariencia similar a aquellas originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada. Se permite la utilización de materiales en compuestos de carbono.

La parte superior trasera del asiento puede modificarse para hacer un asiento monoplaza.

Se pueden realizar agujeros en el asiento o el colín para permitir una mayor refrigeración. Los agujeros mayores de 10mm deben cubrirse con una telilla metálica o una maya fina. La maya debe estar pintada del mismo color que el material que la rodea.

El asiento monoplaza debe entonces incluir las placas porta número trasero.

La apariencia vista desde delante o desde atrás, así como el perfil deben ser conformes a la forma homologada.

La modificación del asiento y de su parte trasera no debe molestar la colocación y el tamaño de las placas porta números.

Todos los bordes expuestos (vivos) deben redondearse.

2.05.06.13. HACES ELÉCTRICOS.

Los haces de cables pueden modificarse o reemplazarse. Se pueden añadir haces suplementarios. Se autoriza el corte de corriente de los haces de cables.

Se autoriza el corte de los haces de cables.

2.05.06.14. BATERÍA.

Las dimensiones y el tipo de batería pueden cambiarse y desplazarse. Pueden añadirse baterías suplementarias.

2.05.06.15. RADIADOR Y RADIADORES DE ACEITE.

El radiador puede cambiarse únicamente si puede fijarse en el lugar estándar y que no exija ninguna modificación del cuadro principal o en la apariencia externa de los carenados.

Las modificaciones al radiador de aceite existente están autorizadas únicamente si ello no exige ninguna modificación en el cuadro principal o en la apariencia externa de los carenados. Un intercambiador de calor (aceite/agua) puede ser sustituido por un radiador de aceite.

Se puede colocar delante de los radiadores de aceite/agua una rejilla de protección.

No se autorizan radiadores de aceite suplementarios.

Solo está permitido el uso de agua ó agua mezclada con alcohol etílico.

2.05.06.16. CAJA DE AIRE.

La caja de aire debe mantenerse igual que la originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada.

El elemento filtrante puede suprimirse o remplazarse.

Todas las motocicletas deben estar provistas de un sistema de reciclado cerrado. La aspiración de aceite debe estar conectada y descargarse en la caja de aire.

Los conductos de aire originales que van del carenado hasta la caja de aire pueden modificarse o reemplazarse.

Los conductos de aire originales que entran en la caja de aire pueden modificarse o reemplazarse

2.05.06.17. SISTEMA DE INYECCIÓN DE CARBURANTE.

Los cuerpos de admisión deben ser unidades Standard iguales a los del modelo homologado.

Los inyectores deben ser unidades Standard iguales a los del modelo homologado.

Los pabellones venturi (trompas de admisión) pueden modificarse o remplazarse con relación a aquellos montados por el fabricante en la motocicleta homologada.

Las mariposas de gas no pueden ni cambiarse, ni modificarse.

No se autoriza ninguna modificación de la bomba de gasolina o del regulador de presión.

La EPROM (ordenador electrónico de programación, también llamado chip EPROM) puede ser cambiado.

Se autoriza la utilización del sistema de memoria flash (flash RAM) para modificar la cartografía de base del sistema de inyección.

2.05.06.18. ALIMENTACIÓN DE CARBURANTE.

Los conductos de gasolina pueden reemplazarse.

Pueden utilizarse conectores rápidos (quickconnectors).

Se permite la sustitución del puño de gas y su cableado, pero siempre manteniendo los cables de acelerador y retorno.

2.05.06.19. CULATA.

La culata debe ser la homologada. No se permite ninguna modificación:

Ningún material puede añadirse o retirarse de la culata.

El fresado y bruñido de la culata, normalmente asociados al reglaje individual, tales como los conductos de admisión y de escape y la reparación de la culata y comprendida la cámara de combustión, no están autorizados.

La soldadura en la culata no está autorizada.

La junta de culata puede cambiarse.

La relación de compresión es libre.

Las válvulas, asientos de válvulas, guías de válvulas, muelles de válvulas y copelas (retenedores) de los muelles deben ser igual a las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.

Las arandelas de compensación para los muelles de válvulas no están autorizadas.

2.05.06.20. ÁRBOL DE LEVAS.

El sistema de distribución puede ser sustituido.

El dispositivo para el reglaje de la tensión de la cadena o de la correa dentada del árbol de levas es libre.

2.05.06.21. PIÑONES DE LOS ÁRBOLES DE LEVAS.

Los piñones de los árboles de levas pueden modificarse o reemplazarse para permitir una separación en la distribución.

2.05.06.22. CIGÜEÑAL.

El cigüeñal debe mantenerse igual que el homologado, sin modificaciones.

El bruñido y aligeramiento no están autorizados.

La modificación del o de los volante(s) motor no está autorizada.

2.05.06.23. BOMBAS DE ACEITE, BOMBAS DE AGUA.

La bomba de aceite debe mantenerse igual que la homologada. Se puede modificar

La bomba de agua debe mantenerse igual que la homologada. Se puede modificar

2.05.06.24. BIELAS.

Las bielas deben mantenerse igual que las homologadas.

No está autorizado ningún bruñido ni aligeramiento.

2.05.06.25. PISTONES.

Los pistones deben mantenerse igual que los homologados.

No está autorizado ningún bruñido ni aligeramiento.

2.05.06.26. AROS DE PISTÓN.

Los aros de pistón deben mantenerse igual que los homologados.

No se autoriza ninguna modificación.

2.05.06.27. EJES DE PISTÓN Y CLIPS.

Los ejes de pistón y los clips deben mantenerse igual que los homologados.

No se autoriza ninguna modificación.

2.05.06.28. CILINDROS.

Los cilindros deben mantenerse igual que los homologados. La cilindrada debe ser igual que la homologada.

2.05.06.29. CARTERS MOTOR – CARTERS ANEXOS (tapas de carters, encendido, embrague).

Las tapas laterales pueden ser alteradas, modificadas o reemplazadas. Si se alteran o modifican, la cubierta debe tener al menos la misma resistencia de impacto que la original. Si se reemplaza, la cubierta debe estar fabricada en el mismo material o con un mayor peso específico y el peso total de la cubierta no debe ser menor que la original.

Todos los carters que contengan aceite y que puedan entrar en contacto con la pista como consecuencia de una caída, deben estar protegidos por una segunda tapa metálica: aleación de aluminio, acero inoxidable, acero, titanio: las tapas de fibra de carbono no están permitidas.

La tapa secundaria debe cubrir un mínimo de 1/3 de la tapa original. No debe tener superficies cortantes que puedan dañar la superficie de la pista.

Placas o barras de protección para las caídas hechas de aluminio o hierro también está permitidas.

Todos estos dispositivos deben estar diseñados para resistir choques repentinos, abrasiones y daños de caída.

Las tapas aprobadas por la FIM se permiten sin distinción de su material o dimensiones.

Estas tapas deben atornilladas de forma segura con un mínimo de tres (3) tornillos de los que sujetan la tapa original al carter.

El Director Técnico de la Federación tiene la potestad para rechazar cualquier tapa que no satisfaga estos propósitos de seguridad.

2.05.06.30. TRANSMISIÓN CAJA DE CAMBIOS.

Están autorizados los sistemas externos de cambio rápido de velocidades. (Cableado y potenciómetro incluidos)

Todas las relaciones de la caja de cambio pueden modificarse.

Las transmisiones primarias deben mantenerse igual que las homologadas.

Se pueden modificar el piñón de salida de caja, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas.

2.05.06.31. EMBRAGUE.

El tipo de embrague (en baño de aceite o en seco) y su mando (por cable o hidráulico) deben mantenerse igual que los de la motocicleta homologada.

Todos los discos de embrague pueden reemplazarse.

Los muelles de embrague pueden cambiarse.

La campana de embrague puede reforzarse.

Los embragues de origen pueden modificarse con sistema de deslizamiento limitado en la transmisión (tipo anti-patinaje).

Pueden ser sustituidos por embragues no originales con sistema de deslizamiento limitado en la transmisión (tipo anti-patinaje).

El empleo de sistemas de ayuda electromecánica o electrohidráulica está prohibido.

2.05.06.32. ENCENDIDO-CAJA DE CONTROL (CDI).

La caja de control de encendido (CDI) puede modificarse o cambiarse.

Pueden añadirse haces eléctricos suplementarios.

El corte de los haces eléctricos está autorizado.

2.05.06.33. GENERADOR (ALTERNADOR)

El generador (alternador) puede modificarse, retirarse o reemplazarse.

El arranque eléctrico tiene que poner en marcha el motor durante la manifestación y hasta el final del tiempo para presentación de reclamación haya finalizado.

El motor debe arrancar y funcionar a partir de que el arranque deja de utilizarse.

2.05.06.34. SISTEMA DE ESCAPE.

Los tubos y los silenciadores pueden modificarse o cambiarse. Los catalizadores pueden ser sustituidos o eliminados. No se autoriza el aislante térmico en ningún componente del sistema de escape.

Por razones de seguridad, los bordes de la (s) salida (s) del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes.

El límite de nivel sonoro es de 107 dB/A (con una tolerancia de +/- 3dB/A al finalizar la carrera)

RPM para realizar el control de ruido:

Cilindrada	1 Cilindro	2 Cilindro	3 Cilindro	4 Cilindro
750cc.	4500 RPM	5000 RPM	5000 RPM	5500 RPM
1000cc.	5000 RPM	5500 RPM	5500 RPM	6000 RPM

2.05.06.35. ELEMENTOS DE FIJACIÓN (sujeciones diversas).

Los elementos de fijación standard pueden reemplazarse por elementos de fijación de cualquier material y tipo.

Los elementos de fijación en aluminio pueden utilizarse únicamente en lugares que no están en la estructura.

Los elementos de fijación en titanio pueden utilizarse en lugares de la estructura, pero su solidez y el tipo deben ser iguales o superiores a la solidez del elemento de fijación standard al que sustituyen.

Los elementos de fijación especiales en acero pueden utilizarse en lugares de la estructura, pero la solidez y el tipo deben ser iguales o superiores a la solidez del elemento de fijación Standard al que sustituyen.

Los elementos de fijación pueden taladrarse para recibir precintos de seguridad, pero las modificaciones con el objeto de aligeramiento no están autorizadas.

Las sujeciones de carenado pueden cambiarse por sujeciones de tipo rápido.

2.05.07. Los siguientes elementos PUEDEN SER modificados o reemplazados con relación a los montados en la máquina homologada:

- Se puede utilizar cualquier tipo de lubricante, líquido de freno o de suspensión.
- Se puede utilizar cualquier tipo de bujías y capuchones de bujías.
- Acabados de pintura y calcomanías de las superficies pintadas.
- Se recomienda que las motocicletas sean equipadas con una luz roja en la parte superior del panel de instrumentos. Esta luz debe encenderse en el evento cuando la presión del aceite disminuya.

2.05.08. Los siguientes elementos pueden retirarse:

- Instrumentos y soportes de instrumentos y cables asociados a los mismos.
- Dispositivos de control de emisión (anti contaminación) en el interior o alrededor de la caja de aire, (sensores O2, dispositivos de inyección de aire).
- Cuenta vueltas.
- Cuenta kilómetros.
- Ventilador de radiador e hilos de alimentación.
- El protector de cadena siempre y cuando no esté incorporado al guardabarros.
- Pernos de los accesorios de la parte trasera del cuadro.

2.05.09 Los siguientes elementos DEBEN retirarse:

- Los faros delanteros, luz trasera y los intermitentes.
- Retrovisores
- Claxon
- Soporte de la placa de matrícula
- Caja de herramientas.
- Ganchos para el casco y el equipaje
- Reposapiés para el pasajero
- Empuñadura (s) para el pasajero
- Las barras de protección, los caballetes centrales y laterales deben retirarse (los soportes fijos deben mantenerse).

2.05.10. Los siguientes elementos DEBEN modificarse:

- Las motocicletas deben estar equipadas de un interruptor o botón corta-contacto en estado de funcionamiento situado a un lado u otro del manillar o semi-manillar o brazaletes (llevado en la mano) y que puede parar el motor
- El puño de gas debe volver a su punto inicial por sí solo, cuando el conductor no se apoye (no tenga cogido el puño de gas)
- Las bombas de gasolina eléctricas deben estar equipadas de un corta circuito que funcionará automáticamente a partir del momento en que la moto se para y se cae. Este corta-circuitos debe desactivar la bomba de gasolina y el sistema de encendido en el margen de un segundo. La puesta fuera de funcionamiento de la bomba de gasolina y del sistema de encendido puede ser controlada en cualquier momento durante la manifestación siguiendo instrucciones del Comisario Técnico

- Todos los tapones de vaciado deben estar precintados con cable de precintado. Los tornillos y bulones del (de los) filtro(s) de aceite(s) externo(s) que forman parte del circuito de lubricación de aceite deben estar provistos de un hilo de seguridad.
- Todas las motocicletas deben estar provistas de un sistema de reciclaje cerrado. Los aspiradores de aceite deben estar conectados y vaciarse en la caja de aire.

- **Luz trasera de seguridad.**

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

La luz trasera de seguridad debe cumplir con lo siguiente:

- La dirección de la luz debe ser paralela a la línea central de la motocicleta (dirección de marcha) y debe ser claramente visible desde detrás, al menos 15 grados desde la izquierda o derecha de la línea central de la motocicleta.
- Será fijada de manera segura en la parte final del asiento/carenado y aproximadamente en la línea central de la motocicleta. En caso de disputa sobre la posición del montaje o la visibilidad de la luz trasera de seguridad la decisión del Director Técnico de la Federación será final.
- La potencia/luminosidad debe ser equivalente a 10-15W (incandescente) o 0,8-5W (led).
- La luz debe poder ser encendida y apagada.

2.05.11. EQUIPAMIENTO(S) SUPLEMENTARIO(S)

- Pueden añadirse equipamientos suplementarios que no se encuentren en la motocicleta homologada (por ejemplo, toma de datos, ordenadores,).
- La instalación de un sistema de transmisión de una señal entre el piloto y su equipo mediante infrarrojos (IR) por razones exclusivas de cronometraje está autorizada.
- La instalación de un sistema GPS para calcular los tiempos y vueltas está permitido.
- Los equipos de grabación de imágenes están totalmente prohibidos. Solo podrán utilizarse cuando la organización lo estime

2.05.12. 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.

Cualquier modificación que surja, será notificada con anterioridad a los interesados