



Anexo 021

Reglamento General de Velocidad sobre asfalto

021.1 GENERALIDADES

El presente reglamento es de aplicación, exclusivamente, a todas las Competiciones de Velocidad sobre Asfalto, en las que, además, se aplicará lo establecido por el Reglamento Deportivo de R.F.M.E..

021.2 COMPETICIONES

Una competición de velocidad sobre asfalto puede incluir diversas carreras que se desarrollen en un solo día, o durante varios días consecutivos.

En general, cada carrera se limita a una sola clase o categoría de motocicletas del mismo grupo; sin embargo, pueden reunirse varias categorías en una sola carrera.

021.3 RECORRIDOS

Las competiciones deben celebrarse en un circuito cerrado, o sobre un recorrido de un punto a otro. Para las competiciones puntuables para los Campeonatos de la R.F.M.E., el circuito o recorrido, debe estar homologado por ésta.

021.4 SEÑALES OFICIALES Y SIGNIFICADO

Se utilizarán banderas de señalización tanto para las sesiones de entrenamientos como durante la propia competición, las cuales tendrán siempre el mismo significado.

021.4.1 Dimensiones y colores

Las dimensiones de las banderas de señalización deben ser de 100 cm. horizontal x 80 cm. vertical, y los colores deberán cumplir la definición "Pantone" (Naranja: 151C, Negro: C, Azul: 286C o 298C, Rojo: 186C Amarillo: C y Verde: 348C).

021.4.2 Banderas y luces utilizadas para dar informaciones.

- **Bandera Nacional:** Se agitara como señal de salida de la carrera.
- **Bandera verde:** La pista esta libre de peligro.
Esta bandera debe ser presentada durante la primera vuelta de cada sesión de entrenamientos y durante las vueltas de reconocimiento y calentamiento. Debe presentarse "inmóvil"
En caso de accidente, después de la última bandera amarilla, la bandera verde debe presentarse "inmóvil" en el puesto de control siguiente.
Esta bandera se utilizará para dar inicio a las vueltas de calentamiento en las carreras de resistencia.
En el momento de la apertura de la salida de boxes se "agitara" esta bandera en dicho punto.
- **Bandera amarilla con franjas rojas:** Deterioro de la adherencia en esta sección de la pista por una causa distinta de lluvia. Debe presentarse "inmóvil".
- **Bandera blanca con cruz roja diagonal:** Empieza a llover en esa parte de la pista. Debe presentarse "inmóvil".
- **Bandera blanca con cruz roja diagonal + bandera amarilla con franjas rojas:** Llueve en esa parte de la pista. Deben presentarse "inmóviles".
- **Bandera azul:** Esta bandera indica que va a ser adelantado por uno varios pilotos más rápidos. Debe presentarse "agitada".
Los pilotos deben seguir su trayectoria y permitir el paso de los pilotos que le van a adelantar.
También debe mostrarse en la salida de boxes a los pilotos que vayan a salir, si otros pilotos se aproximan en ese momento por la pista.
Las luces azules intermitentes deben estar encendidas en la salida de boxes durante todo el transcurso de los entrenamientos y carreras.
- **Bandera a cuadros blancos y negros:** Fin de la carrera o entrenamientos. Debe presentarse "agitada" en la línea de llegada a nivel de la pista.
- **Bandera a cuadros b/n y bandera azul:** Estas banderas serán presentadas conjuntamente cuando uno (o varios) piloto(s) preceden al piloto cabeza de carrera, antes de la línea de llegada en la última vuelta. (ver Art. 021.13.1.1)
La bandera azul debe presentarse "inmóvil".
- **Luces azules intermitentes:** Las luces azules intermitentes deben estar encendidas en la salida de boxes durante todo el transcurso de los entrenamientos y carreras.
- **Luz verde:** La luz verde situada en la salida de boxes se encenderá al inicio de cada una de las sesiones de entrenamientos, warm-up, salida a la vuelta de reconocimiento y salida a la vuelta de calentamiento.

021.4.3 Banderas que transmiten informaciones e instrucciones.

- **Bandera amarilla o luces amarillas intermitentes:** Esta bandera indica que existe un peligro en la pista. Debe presentarse "agitada". 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.

Toda infracción a esta regla puede ser sancionada, en entrenamientos mediante la anulación del mejor tiempo de la manga en la que suceda la infracción y durante la carrera mediante la aplicación de penalización en tiempo.

En la vuelta de inspección final, la bandera amarilla deberá presentarse “agitada” en el lugar exacto donde será mostrada por los comisarios durante los entrenamientos, vuelta de reconocimiento, calentamiento y la carrera.

- **Bandera blanca:** Presencia en la pista de un vehículo de intervención. Presentada “agitada” esta bandera indica que el piloto va a encontrar el vehículo en ese sector de la pista.

El adelantamiento entre pilotos está prohibido mientras dure la presencia de la bandera blanca. El vehículo de intervención puede ser adelantado.

El responsable del envío del vehículo a la pista debe estar seguro de que el puesto de control por donde éste efectúe su entrada en la misma está advertido de la situación.

En el momento en que el vehículo se detiene en la pista, las banderas blancas deben ser mantenidas y a la vez deben mostrarse las banderas amarillas.

- **Bandera roja o luz roja:** Los entrenamientos o la carrera están interrumpidos. Se deberán encender las luces rojas situadas a lo largo del circuito. Los pilotos deben regresar a boxes lentamente. La bandera debe presentarse “agitada”.

Cuando la salida de boxes esté cerrada, se debe presentar la bandera roja “inmóvil” y debe estar encendido el semáforo rojo.

Toda infracción a esta regla puede ser sancionada con multa o descalificación.

La bandera roja se debe mostrar “inmóvil” en la parrilla de salida al final de las vueltas de reconocimiento y de calentamiento.

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

- **Bandera negra:** Esta bandera está destinada a transmitir instrucciones a un solo piloto y se presenta conjuntamente con el número del piloto. Debe presentarse “inmóvil”. El piloto deberá pararse en boxes al finalizar la vuelta en curso y no podrá reemprender la marcha. Esta bandera sólo podrá presentarse tras una decisión unánime del Jurado.

- **Bandera negra con círculo naranja (Ø 40 cm.):** Mostrada conjuntamente con un número blanco sobre fondo negro y únicamente bajo la orden del Director de Competición, informa al piloto que lleva ese número de dorsal 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 la pista de forma inmediata. Debe presentarse “inmóvil”.

La bandera negra con círculo naranja será mostrada con el número del piloto por el Director de Competición en la línea de llegada y si fuera necesario, se presentará en los puestos de control pero siempre bajo la orden del Director de Competición. Esta bandera sólo podrá presentarse tras una decisión unánime del Jurado.

- **Bandera roja con cruz blanca diagonal o panel con indicación “SC”** (para las carreras de resistencia): La carrera o los entrenamientos están neutralizados. Debe presentarse “inmóvil”.

Los pilotos deben ralentizar la marcha y estar preparados para alcanzar al SAFETY CAR o vehículo de intervención.

Esta prohibido adelantar a otros pilotos durante la presentación de esta bandera o panel.

Se permite adelantar al vehículo de intervención.

Esta prohibido adelantar al SAFETY CAR, los pilotos deben situarse detrás de él y circular en fila india.

021.4.4 Señales luminosas

La señalización luminosa debe ser utilizada, obligatoriamente, en las carreras que se desarrollen total o parcialmente de noche.

021.4.5 Señalización por paneles para las pruebas de resistencia

Un panel retroreflectante de color amarillo llevando visible la palabra “PUSH” (empuja) en negro, deberá mostrarse cuando un piloto empuja su motocicleta por la pista. Este panel se mostrará desde el momento en que el piloto llega a la altura del señalizador hasta el momento en que el piloto que empuja la motocicleta llega a la altura del siguiente puesto de control. Este panel deberá ser mostrado tanto de día como de noche.

Para las pruebas que se desarrollan de noche, los paneles reemplazarán a las banderas.

021.4.6 Uniformes de los comisarios

Es muy recomendable que los uniformes de los oficiales sean de color blanco o naranja (ref. “Pantone” 151c).

021.4.7 Vehículos de seguridad / SAFETY CAR

Los vehículos de seguridad / SAFETY CAR que se tengan previstos para acceder a la pista deberán estar equipados de luces giratorias de color amarillo. Deberán estar rotulados de manera muy visible con la indicación que corresponda (“MEDICAL CAR” SAFETY CAR) en los laterales y en la parte de atrás del vehículo. Si la prueba se desarrolla total o parcialmente de noche, esta rotulación debe ser retroreflectante.

Si otro vehículo (por ejemplo una ambulancia) debe intervenir al mismo tiempo que el vehículo de seguridad o el SAFETY CAR, este otro vehículo debe circular delante.



021.5 ENTRENAMIENTOS OFICIALES

En el reglamento particular de la competición, deberá preverse un período mínimo de tiempo destinado a los entrenamientos.

Con la excepción de los Campeonatos de España, cada clase debe disponer de, por lo menos, 2 tandas de entrenamientos cronometrados. La duración total de estas dos tandas debe ser, como mínimo, de 30 minutos.

Sesión de entrenamientos:

El acceso a pit-lane deberá hacerse desde los boxes respectivos y para aquellos que no dispongan de box desde el acceso previsto por el organizador que comunica la zona de paddock con el pit-lane.

Los pilotos dan inicio a la sesión de entrenamientos en el momento en el que la luz verde de la salida de pit-lane se enciende.

Un panel de cuenta atrás será mostrado de forma muy visible en la salida de pit-lane indicando el tiempo restante de entrenamientos.

Mediante la bandera a cuadros blancos y negros se indicará el final de los entrenamientos y en ese mismo momento la salida del pit-lane se cerrará. El último tiempo de entrenamientos corresponderá al de la vuelta de paso por la bandera a cuadros blancos y negros. Después de tomar bandera los pilotos pueden efectuar una vuelta suplementaria y entrar en boxes. Esta prohibido pasar mas de una vez la bandera a cuadros.

Si por causa de un incidente o por otra razón, los entrenamientos son interrumpidos, una bandera roja será presentada en la línea de salida y en todos los puestos de control. Todos los pilotos deben regresar lentamente a los boxes. Cuando se reinicien los entrenamientos, el tiempo restante será el indicado en el cartel de cuenta atrás que corresponderá al tiempo que faltaba en el momento de la presentación de la bandera roja.

Los pilotos y sus mecánicos pueden únicamente arrancar sus motocicletas en el pit-lane y siempre en el sentido de circulación del pit-lane.

Una vez que los entrenamientos se han iniciado, la superficie de la pista no puede ser lavada, ni limpiada, salvo por instrucciones del presidente del Jurado y del Director de Competición, para arreglar un cambio de condiciones puntual.

Para las subidas en cuesta, cada clase debe disponer de un mínimo de tres subidas de entreno, de las que dos, por lo menos, serán cronometradas.

021.6 ADMISIÓN EN LA SALIDA

021.6.1 Carreras en circuito

Para ser admitido en la salida, un piloto debe haber dado un mínimo de 5 vueltas.

Cuando un piloto toma parte en varias clases en la misma competición, deberá dar obligatoriamente el mínimo de vueltas cronometradas solicitado para cada clase.

Estas condiciones pueden ser modificadas en casos excepcionales por el Jurado de la competición, y siempre que el piloto pueda demostrar que es conocedor del recorrido, por haberlo efectuado en otras ocasiones y en la misma clase en la que ahora participa.

Los resultados de los entrenos cronometrados son cualificantes para la carrera.

Consecuentemente, el organizador debe prever un servicio de cronometraje eléctrico con registro de impreso de tiempos.

El Reglamento Particular debe indicar el número de pilotos admitidos en cada clase; cualquiera que sea el sistema para calificación debe estar basado en los tiempos realizados en los entrenamientos cronometrados. El tiempo máximo de calificación es el mejor tiempo de la clase, aumentado en un 15%. Este porcentaje, en circunstancias especiales puede ser variado por el Jurado de la competición.

Cuando una clase se divide en varios grupos de entrenos, estos grupos deberán componerse mediante sorteo y deberá contar cada grupo con el mismo número de pilotos. El tiempo máximo de calificación es igual al mejor tiempo de cada grupo, aumentado en un 15%. 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.

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 30 primeras posiciones de la parrilla, asignándose el resto de posiciones en base a los mejores tiempos absolutos, independientemente del grupo al que pertenezcan.

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

021.6.2 Tramos cronometrados

En los tramos cronometrados, para poder ser admitido en la salida, el piloto debe tener un tiempo de entrenamiento en



cada clase en que participe. El tiempo máximo de calificación será el mejor tiempo de la clase aumentado en un 20%. Este porcentaje, en circunstancias especiales puede ser variado por el Jurado de la competición.

021.7 CLASES DE SALIDA

Para las carreras en asfalto, se han previsto 2 clases de salida:

- Salida colectiva, incluido el sistema en espiga (llamado "Le Mans")
- Salida escalonada (o a intervalos). Individual o por grupos de más de una motocicleta.

El orden de salida será determinado por los resultados de los entrenamientos cronometrados.

Cuando una carrera comprende motocicletas de varias clases, serán los tiempos realizados en los entrenamientos cronometrados los que determinen el orden de salida, independientemente de la cilindrada.

La salida podrá hacerse con los motores en marcha o parados. Para la salida con el motor parado, el reglamento particular de la carrera debe mencionar los medios autorizados para la puesta en marcha del motor. Si no se menciona nada en el reglamento particular, la puesta en marcha se hará empujando la motocicleta, estando prohibido el empleo de cualquier dispositivo de puesta en marcha.

021.7.1 Salidas Colectivas

La primera posición en la parrilla, que se atribuye al piloto más rápido, será fijada en la homologación del circuito.

La parrilla estará formada por líneas de 4 pilotos, estando las líneas escalonadas **2 metros** entre cada una de las posiciones de dichas líneas. La distancia entre líneas será de 9 metros. (Excepción: 021.7.1.3).

021.7.1.1 Salida con motores parados

El procedimiento es igual al que figura en el artículo 021.7.1.2., con la excepción del párrafo siguiente:

"Cuando los pilotos vuelven a la parrilla de salida las motocicletas se situarán cada una en su posición de parrilla y pararán los motores."

021.7.1.2 Salida con motores en marcha

1. 15 minutos antes de la salida de la carrera

Apertura de la salida de boxes para la vuelta de reconocimiento.

Se mostrarán paneles con la indicación 5, 4, 3, 2 y 1 minutos en la salida de boxes.

2. 10 minutos antes de la salida de la carrera

Cierre de la salida boxes.

La vuelta de reconocimiento no es obligatoria. Los pilotos que decidan no participar en esta vuelta, pueden bajo la supervisión de un Oficial, situar su motocicleta en su puesto de la parrilla de salida hasta 5 minutos antes del inicio de la vuelta de calentamiento.

Los pilotos que no estén situados en la parrilla de salida pueden tomar parte en la vuelta de calentamiento desde boxes siguiendo las de los Oficiales que se encontrarán situados en la salida de boxes. Estos pilotos deberán de retirar los dispositivos de calentamiento de sus neumáticos cuando el cartel de "3 minutos" sea presentado en la parrilla y a partir de ese momento no podrán tampoco cambiar neumáticos.

Tras la vuelta de reconocimiento los pilotos se situarán en el puesto que les corresponda en la parrilla de salida y podrán estar asistidos por un máximo de 5 personas incluida la persona que sostiene la sombrilla. Todas las personas presentes en la parrilla deberán estar provistas de un pase especial de "parrilla". Un Oficial de parrilla estará situado a la altura de cada línea de la parrilla portando un cartel que indicará el número de línea de la parrilla para ayudar a los pilotos en la localización de su posición.

Los pilotos que tengan problemas durante la vuelta de reconocimiento pueden entrar en boxes para efectuar reglajes, reparaciones o cambiar de maquina. En este caso el piloto podrá tomar parte en la vuelta de calentamiento desde la salida de boxes. Los pilotos situados en la parrilla de salida podrán efectuar reglajes en su motocicleta o cambiar de neumáticos para adaptarlos a las condiciones de la pista. Los dispositivos para calentar neumáticos pueden ser utilizados en la parrilla, pero no está autorizado el uso de baterías u otros aparatos eléctricos en la parrilla (**excepción: se permite en parrilla el uso de un generador portátil y autónomo de 2000 w de potencia máxima, para alimentar los dispositivos calentadores de neumáticos, este generador deberá colocarse en la parte posterior de la motocicleta**). Los trabajos sobre la motocicleta deben estar terminados en el momento de la presentación del cartel de "3 minutos". Tras la presentación de este cartel, los pilotos que precisen seguir con los mencionados trabajos deberán trasladar su motocicleta a boxes, en donde podrán continuar las tareas de reparación o cambiar de motocicleta antes de que el cartel de "1 minuto" sea mostrado. Estos pilotos podrán tomar parte en la vuelta de calentamiento desde la salida de boxes.

Esta prohibido repostar en la parrilla de salida.

3. 5 minutos antes de la vuelta de calentamiento

Presentación del panel de "5 minutos" en la parrilla de salida.

4. 3 minutos antes de la vuelta de calentamiento

Presentación del panel de "3 minutos" en la parrilla de salida.



Se deben retirar en este momento los dispositivos de calentamiento de neumáticos de las motocicletas situadas en la parrilla de salida y los de la maquinas de reserva.

Los Oficiales de boxes y los de la parrilla de salida velaran por el cumplimiento de esta norma.

Todas las personas, salvo un mecánico (2 en las motocicletas de 4 tiempos) por motocicleta, la persona con la sombrilla, el equipo oficial de televisión y los Oficiales de parrilla indispensables deben abandonar la parrilla de salida. A partir de ese momento nadie (excepto los Oficiales) esta autorizado a volver a la parrilla de salida.

5. 1 minuto antes de la vuelta de calentamiento

Presentación del panel de "1 minuto" en la parrilla de salida.

En este momento todas las personas excepto 1 mecánico por motocicleta (2 para las motocicletas de 4 tiempos), abandonaran la parrilla de salida bajo el control de los Oficiales de parrilla. El/los mecánico/s ayudara/n lo mas rápidamente posible a poner en marcha la motocicleta y abandonara/n rápidamente la parrilla.

6. 30 segundos antes de la vuelta de calentamiento

Presentación del panel de "30 segundos" en la parrilla de salida.

Todos los pilotos deben estar en sus correspondientes posiciones de la parrilla de salida con los motores de sus motocicletas en marcha. En este momento esta prohibida toda ayuda de los mecánicos. Los pilotos que no hayan conseguido arrancar su motocicleta deberán abandonar la parrilla y dirigirse a boxes donde podrá intentar arrancar la motocicleta o cambiarla. Estos pilotos podrán tomar parte la salida a la vuelta de calentamiento desde la salida de boxes. No podrán utilizar los calentadores de neumáticos y no podrán cambiar de neumáticos.

7. 2 minutos antes de la salida de la carrera

Salida de la vuelta de calentamiento.

La vuelta de calentamiento no es obligatoria.

Se encenderán las luces amarillas intermitentes y los oficiales situados a la altura de cada fila de la parrilla de salida mostraran una bandera amarilla. Los pilotos tomara la salida a la vuelta de calentamiento desde la primera línea a la última cuando el comisario situado a la altura de su fila retire la bandera amarilla.

Los pilotos iniciarán una vuelta, sin restricción de velocidad, seguidos de un vehículo médico. Una vez todos los pilotos hayan sobrepasado el final de boxes, los que se encuentren situados en la salida de dichos boxes serán autorizados a tomar la salida mediante el cambio de la luz roja a verde y 15 segundos más tarde el semáforo pasará de nuevo a rojo y un Oficial con una bandera roja cerrara la salida de boxes.

Una vez finalizada la vuelta de calentamiento los pilotos se colocarán en sus respectivas posiciones en la parrilla de salida con la rueda delantera de su motocicleta situada en la línea de fondo o antes de esa línea y entre las líneas de los costados que definen su situación en la parrilla y con el motor en marcha. Un oficial estará situado en la línea de salida, en el centro de la pista, con una bandera roja.

Todos los pilotos que lleguen a la parrilla una vez lo haya hecho el automóvil de seguridad, podrán dirigirse a boxes para tomar la salida desde allí o podrán detenerse en una posición posterior a la del mencionado vehículo y tomará la salida desde esa posición siguiendo las indicaciones de un Oficial que con una bandera roja allí se encontrará. Todos los pilotos que tengan problemas con su motocicleta durante la vuelta de calentamiento pueden dirigirse a boxes para su reparación o cambio de motocicleta.

Todo piloto que una vez situado en la parrilla de salida se le pare el motor o tenga problemas con su motocicleta, debe seguir sobre ella y levantar el brazo. En caso de producirse el problema una vez dada la salida, el piloto debe permanecer igualmente sobre la motocicleta levantado el brazo y el oficial correspondiente a la línea donde se produce el problema y los de las líneas posteriores agitaran las banderas amarillas.

Esta prohibido retrasar el procedimiento de salida por otras causas que por las mencionadas.

Cuando las filas de la parrilla se vayan completando los oficiales irán bajando los correspondientes paneles indicadores del número de la línea.

No debe ser bajado el panel de la línea correspondiente a un piloto que se encuentra con su brazo levantado. Una vez todos los paneles han sido bajados y el vehículo de seguridad ha terminado la vuelta, un Oficial situado al final de la parrilla agitará una bandera verde.

El Oficial de salida dará la orden para que se retire a un lado de la pista el Oficial que se encuentra situado en la línea de salida con la bandera roja.

Se encenderá la luz roja en el semáforo de salida y entre los 2 y 5 segundos siguientes se apagará, siendo ésta la señal para la salida. Un vehículo de seguridad deberá seguir a las motocicletas durante la primera vuelta.

Todo piloto que se anticipe a la señal de salida será sancionado con un procedimiento de "Use Pit".

Se 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 están encendidas. El Jurado decidirá la imposición de la sanción y se advertirá al equipo mostrándose en el pit-lane una pizarra con la leyenda "Use Pit" y el número del piloto, acompañada de una señal sonora, procurando que esto no suceda mas tarde de los 20 minutos siguientes a la señal de salida.

Si tras la salida de la carrera, a un piloto se le para el motor de su motocicleta recibirá 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 o puede el piloto optar por cambiar de motocicleta.

Tras la salida y una vez los pilotos hayan superado el final de boxes, los que se encuentren preparados para tomar la salida diferida, lo harán una vez el oficial haya encendido la luz verde del semáforo situado en la salida de boxes.

A partir de que el piloto cabeza de carrera haya completado la primera vuelta no son posibles los cambios de motocicleta, salvo en caso de interrupción de la carrera.

Si existe algún problema en la parrilla que afecte a la seguridad de la salida, un comisario agitará una bandera amarilla en la línea de salida, se presentará un panel con la leyenda "SALIDA RETRASADA" y se procederá a encender una luz amarilla intermitente. En este caso, los pilotos deben parar sus motores y se autoriza la ayuda de un mecánico por piloto (2 para las motocicletas de 4 tiempos) en la parrilla de salida. El procedimiento de salida se reiniciará con el panel de "5 minutos", se efectuará una nueva vuelta de calentamiento y la distancia de la carrera se reducirá en una vuelta.

Todo piloto o equipo que, por su comportamiento en la parrilla de salida sea responsable de retrasar los procedimientos de salida o de provocar una salida retrasada, puede ser sancionado.

021.7.1.2.2 Carreras en pista mojada o seca

Todas las carreras serán definidas como en "MOJADO" por lo cual ninguna carrera será interrumpida por cambios en las condiciones climatológicas.

021.7.1.3 Salida en espiga (tipo "Le Mans")

Debe respetarse el procedimiento siguiente incluso en carreras que se desarrollan en varias mangas.

Aproximadamente 40 minutos antes de la hora de salida pilotos y motocicletas deben estar preparadas.

1. 1 vuelta de reconocimiento obligatoria: Los equipos que no la efectúen, serán penalizados con 1 vuelta.

Aproximadamente 25 minutos antes de la salida los pilotos entrarán en la pista y efectuarán 1 vuelta de reconocimiento para terminarla situándose en su posición de la parrilla de salida parando el motor a continuación.

La parrilla se formará colocando las motocicletas a un lado de la pista y formando un ángulo de 45°. La distancia entre motocicletas debe ser de 2 metros. Cada motocicleta puede ser sostenida por un ayudante.

Durante 5 minutos será posible salir para la vuelta de reconocimiento.

Estos 5 minutos serán señalizados en el lugar por donde los pilotos acceden a la pista mediante paneles de 5, 4, 3, 2 y 1 minuto acompañados de una advertencia sonora. Transcurridos los 5 minutos la salida será cerrada mediante una bandera roja.

Los pilotos que se presenten tras el mencionado cierre, tendrán la oportunidad de ocupar su puesto en la parrilla durante los 5 minutos siguientes a partir de que el último piloto que ha efectuado la vuelta de reconocimiento ocupe su sitio en la parrilla de salida. Para hacer esto deberán seguir las instrucciones de los oficiales de la parrilla.

Desde el momento de la entrada en pista (aproximadamente 25 minutos antes de la salida), los cambios de motocicleta y repostajes están prohibidos (excepción: interrupción de una carrera y nueva salida).

En la parrilla de salida y hasta el momento de presentación del panel de 3 minutos, serán posibles las reparaciones y el cambio de neumáticos.

2. 2 vueltas de calentamiento obligatorias: Serán penalizados con 2 vueltas los equipos que no las efectúen completamente.

Aproximadamente 5 minutos antes de las vueltas de calentamiento, se presentarán, acompañados por una advertencia sonora, los siguientes paneles:

- Panel de 5 minutos: Inicio de la cuenta atrás.
- Panel de 3 minutos: Todas las personas abandonarán la parrilla, salvo los pilotos, el ayudante y una persona con la sombrilla por equipo. Está prohibida a partir de ese momento la manipulación de las motocicletas.
- Panel de 1 minuto y panel de casco: Todas las personas, salvo los pilotos y la persona que sostiene la motocicleta, abandonarán la parrilla. Los pilotos deben encontrarse, en este momento, al otro lado de la pista y enfrente de su motocicleta.
- Panel de 30 segundos.
- Bandera verde y luz verde en el semáforo: Salida para efectuar las vueltas de calentamiento. Cada piloto debe correr hacia su motocicleta, poner su motor en marcha y dar inicio a las vueltas de calentamiento.
- Si un piloto no consigue, ayudado por su ayudante, poner en marcha su motocicleta, debe de forma inmediata dirigirse a boxes desde donde podrá tomar más tarde la salida diferida.
- Un automóvil de dirección de carrera, con un médico, seguirá al grupo de pilotos.
- La última de las vueltas de calentamiento será señalizada mediante un panel con la cifra "1".
- Los pilotos, una vez finalizadas las vueltas de calentamiento se colocarán en su posición de parrilla y pararán el motor. Solo un ayudante por motocicleta y los pilotos pueden estar en la parrilla.

Si durante las vueltas de calentamiento un piloto se encuentra en dificultades debe entrar en boxes y en ningún caso debe dirigirse a la parrilla. En el caso de que un piloto llegue con retraso a la parrilla de salida y ya ha sido mostrado el panel de 1 minuto, deberá dirigirse, a velocidad moderada hacia los boxes desde donde podrá tomar la salida diferida.

En la pista, situado en la línea de salida se encontrará un oficial con una bandera roja esperando la llegada de los pilotos una vez realizadas las vueltas de calentamiento y permanecerá en esa posición hasta que la bandera verde sea mostrada por el oficial que se encuentra al final de la parrilla y el juez de salida le ordene abandonar la pista.

Un oficial estará situado al final de la parrilla con una bandera roja y otra verde:

- Por medio de la bandera verde indicará que la parrilla esta en orden.
- Mediante la bandera roja parará a los pilotos que lleguen con retraso, tras el automóvil de dirección de carrera y velará para que dichos pilotos se dirijan a boxes o puedan tomar la salida desde el final de la parrilla, con la motocicleta parada y una vez el resto de los pilotos hayan tomado la salida.

3. Salida:

- Para las carreras de duración superior a 12 horas la salida deberá efectuarse a las 18,00 horas.
- Panel de 1 minuto, panel de casco y señal sonora: los pilotos deben estar situados frente a su motocicleta al otro lado de la pista.
- Panel de 30 segundos y señal sonora.
- Semáforo en verde o bandera nacional (debe precisarse en el reglamento particular de la carrera), salida. Cada piloto debe correr hacia su motocicleta, poner su motor en marcha y empezar la carrera.

El motor solo puede ser puesto en marcha por el piloto, utilizando el sistema de puesta marcha previsto en la motocicleta. La ayuda exterior será penalizada con 3 vueltas.

El piloto que en el momento de encenderse la luz verde esté en movimiento o que no se encuentre frente a su motocicleta será sancionado con una penalización de 3 vueltas.

Si un piloto no puede poner en marcha el motor de su motocicleta, el Director de Competición por medio de una bandera verde autorizará que se le ayude, cuando lo considere posible.

Si pese a la mencionada ayuda, no es posible la puesta en marcha del motor de la motocicleta, los oficiales de parrilla deberán llevar la motocicleta a boxes, utilizando para ello el trayecto más corto (las puertas de servicio, la entrada o salida de boxes). La motocicleta podrá ser reparada en su box por las asistencias y bajo el control de un oficial de box. Cuando la motocicleta haya sido reparada el piloto podrá tomar la salida.

Tras el paso por delante de la salida de boxes de todos los pilotos que han tomado la salida, se efectuará mediante semáforo, la salida de los pilotos que allí se encuentren.

Todas las penalizaciones serán comunicadas de manera inmediata al jefe del equipo correspondiente.

021.7.2 Salidas escalonadas

En el caso de salidas escalonadas, sean éstas individuales o en grupo, la señal de salida se dará a intervalos sucesivos para cada piloto o grupo de estos desde la línea de salida o lugar próximo a ésta.

021.7.3 Procedimientos de "Use Pit" y "Stop&Go"

021.7.3.1 "Use Pit"

Durante la carrera, el piloto será requerido para que dirija su motocicleta a Pit-Lane. La penalización de "Use Pit" consiste en un paso por pit-lane debiendo respetarse el límite de velocidad (60 Km/h) en el tramo comprendido entre las señales de limitación situadas al principio y final de los boxes. En caso de infracción al límite de velocidad se aplicará una nueva sanción de "Use Pit". En el caso de producirse una segunda infracción al límite de velocidad, le será mostrada bandera negra al piloto.

En el caso de una nueva salida, la regla mencionada anteriormente será también válida.

Cuando una carrera se interrumpe antes de haber aplicado la penalización, si hay una nueva salida, se aplicará la sanción al piloto en esta segunda parte de la carrera.

Si el piloto que está pendiente de ser sancionado por adelantarse a la señal de la primera salida, al efectuarse la segunda salida también se adelanta, le será presentada bandera negra.

Una vez que el equipo ha sido informado, se mostrará en la línea de salida un panel amarillo de 100 cm. de ancho por 80 cm. de alto con el número del piloto en negro (cifras con el trazo de 10 cm. y 50 cm. de alto) Si tras ser presentado el panel al piloto durante tres vueltas éste no entra en pit-lane le será mostrada la bandera negra.

Si varios pilotos han sido penalizados, la orden de parar será dada en base a su clasificación, el piloto más rápido debe parar primero.

En el caso de que un piloto penalizado no haya podido realizar el procedimiento de "Use Pit" antes de finalizar la carrera, se le impondrá una sanción de 20 segundos que serán sumados a su tiempo de carrera.

021.7.3.2 "Stop&Go"

Durante la carrera el piloto, será requerido para que dirija su motocicleta a la zona de penalización donde permanecerá



parada durante 20 ó 40 segundos para las carreras de resistencia, pudiendo a continuación reemprender la marcha (procedimiento "Stop&Go").

La zona de penalización "Stop&Go" estará situada al final de la zona de boxes, el piloto deberá respetar la limitación de velocidad (60 Km/h) en el tramo comprendido entre la señal de limitación al principio de boxes y la zona de penalización. En caso de superar la velocidad máxima permitida se aplicará una nueva sanción "Stop&Go". En el caso de producirse una segunda infracción al límite de velocidad, le será mostrada bandera negra al piloto.

En el caso de una nueva salida, la regla mencionada anteriormente será también válida.

Cuando una carrera se interrumpe antes de haber aplicado la penalización, si hay una nueva salida, se aplicará la sanción al piloto en esta segunda parte de la carrera.

Una vez que el equipo ha sido informado, se mostrará en la línea de salida un panel con la palabra "STOP" y el número del piloto durante tres vueltas y si este no parase le será mostrada la bandera negra.

Si varios pilotos han sido penalizados, la orden de parar será dada en base a su clasificación, el piloto más rápido debe parar primero.

Cuando un piloto es penalizado con un proceso de "Stop&Go", un mecánico de su equipo puede estar presente en la zona de penalización, siguiendo las indicaciones de los oficiales, para ayudar a poner en marcha la motocicleta en el caso de que su motor se hubiese parado. El mecánico no deberá interferir en el proceso de "Stop&Go" que estará controlado en todo momento por los oficiales.

En el caso de que un piloto no obedeciera las instrucciones de parar en la zona de penalización "Stop&Go" y hubiese más pilotos pendientes de sancionar, estos no serían parados hasta que el primer piloto sancionado no hubiese parado o le hubiese sido presentada la bandera negra.

En las carreras de resistencia, está terminantemente prohibido, al piloto, pararse en la zona de boxes ya que ello supondría su exclusión.

En el caso de que un piloto penalizado no haya podido realizar el procedimiento de "Stop&Go" antes de finalizar la carrera, se le impondrá una sanción de una vuelta para las carreras de resistencia, que será restada de las cumplidas por el piloto en la carrera.

021.8 MEDIOS DE PROPULSIÓN

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

021.9 CONDUCTA DURANTE LA CARRERA. ABANDONOS.

- Los pilotos deben obedecer las indicaciones señalizadas mediante las banderas, las luces o los paneles.
- Los pilotos deben comportarse de una manera responsable que, deliberadamente, no represente ningún peligro para los demás competidores o participantes, tanto en la pista como en la zona de boxes. La velocidad en la zona de boxes está limitada a 60 Km/h. Los pilotos deben respetar en todo momento las indicaciones del Reglamento Deportivo.
- 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 será sancionada con la supresión del tiempo de la vuelta en cuestión. Toda infracción durante la carrera será sancionada con un procedimiento de "Stop&Go".
Estas sanciones podrán ser impuestas únicamente por decisión de Jurado, Los Oficiales pueden ayudar al piloto a retirar su motocicleta. 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 Oficiales pueden, a continuación, ayudarle a poner en marcha su motocicleta.
- 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 Oficiales.
- 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 con el objeto de alcanzar la zona de boxes.
- 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.
- Los pilotos pueden entrar en la zona de boxes durante el transcurso de la carrera para proceder a efectuar reglajes, reparaciones o cambios de neumáticos. Todos estos trabajos deben ser efectuados en la zona de boxes frente a su box (para las carreras de resistencia, los trabajos de cierta importancia pueden ser efectuados en el interior de su box, bajo la supervisión de un Oficial).

Los repostajes están absolutamente prohibidos (excepción: carreras de resistencia).

Los trabajos en el interior de los boxes respectivos están permitidos en los intervalos producidos por la interrupción de una carrera.

- Está permitida la ayuda de los mecánicos para la puesta en marcha de las motocicletas en la zona de boxes.
- Los pilotos no deben transportar a otra persona en su motocicleta.
- Está prohibido circular 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.
- No es posible la transmisión de ningún tipo de señal desde una motocicleta en marcha a ninguna persona o receptor y viceversa, salvo las señales del emisor de cronometraje de la carrera, de una cámara de televisión, o de los mensajes que, mediante la presentación de un panel, le son mostrados desde boxes o de los movimientos del cuerpo del piloto.
- Está prohibido pararse en la pista durante el transcurso de los entrenamientos y carrera.
- Los ensayos de salida durante los entrenamientos están solo autorizados en el carril de aceleración de la salida de boxes y siempre que esta práctica no represente peligro. Tras la presentación de la bandera a cuadros al final de los entrenamientos cronometrados, los pilotos podrán efectuar ensayos de salida, siempre que no represente peligro para los demás participantes.

021.10 AYUDA EN LOS BOXES

El piloto solamente podrá recibir ayuda o repostar su motocicleta en su propio box. Puede recibir la ayuda de hasta tres personas (excepción: carreras de resistencia), pero en ningún caso podrán éstos franquear las líneas que delimitan la zona de boxes. Los ayudantes podrán llevar a cabo reparaciones, reglajes y repostajes en la motocicleta.

Durante el repostaje, el motor debe estar parado.

Cualquier infracción a este artículo podrá ser sancionada con la exclusión.

021.11 CAMBIO DE MOTOCICLETA

021.11.1

Durante los entrenamientos, el piloto puede utilizar varias motocicletas, siempre y cuando éstas hayan pasado la verificación técnica a nombre del piloto. Está prohibido el intercambio de motocicletas entre pilotos.

021.11.2

Se admite el cambio de motocicleta en caso de detención de una carrera y antes de la nueva salida, con la condición de que la nueva motocicleta haya pasado la verificación técnica (excepción: carreras de resistencia).

021.12 INTERRUPCIÓN DE UNA CARRERA Y NUEVA SALIDA

021.12.1 Interrupción de una carrera

021.12.1.1

Si el Director de Competición decide interrumpir una carrera por razones de seguridad u otras, se presentarán banderas rojas en la línea de salida y en todos los puestos de control 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 de la carrera se determinarán según el siguiente ejemplo:

Ejemplo: Una carrera a 30 vueltas.

La bandera roja ha sido presentada cuando el piloto cabeza de carrera esta efectuando su vuelta número 10 y el resto de los pilotos no han completado todavía la vuelta 9. El resultado de la carrera será en base a la vuelta número 8 y la segunda carrera se dará a 22 vueltas.

En el caso de que la bandera roja fuese presentada cuando el piloto cabeza de carrera y todos los demás pilotos que están en su misma vuelta estuviesen en la vuelta número 10, los resultados se darán en base a la vuelta número 9 y la segunda carrera tendrá 21 vueltas.

Excepción: Si la carrera se interrumpe durante la última vuelta, el procedimiento será el siguiente:

1. Para los pilotos que han tomado bandera a cuadros antes de la presentación de la bandera roja, se establecerá una clasificación en base al total de vueltas efectuadas.
2. Para los pilotos que no han tomado bandera a cuadros antes de la interrupción de la carrera se establecerá una clasificación en base a la penúltima vuelta de carrera.
3. La clasificación completa se establecerá combinando las dos clasificaciones parciales obtenidas según el principio vueltas/tiempo.

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

021.12.1.2

Si los resultados muestran que el piloto cabeza de carrera y todos los demás pilotos que van en la misma vuelta que

este, han efectuado menos de tres vueltas, la carrera será considerada nula y podrá iniciarse de nuevo. Si no fuera posible reiniciarla, será anulada y no tendrá ninguna validez.

021.12.1.3

Si se han cumplido tres o más vueltas, por el piloto cabeza de carrera y el resto de los pilotos están en la misma que la del cabeza de carrera, pero menos de las dos terceras partes de la distancia inicial a la que estaba prevista la carrera redondeadas al número entero de vueltas inferior, se dará una nueva salida. Para la obtención del resultado final de la carrera se sumarán los tiempos y las vueltas de las dos carreras. Si no es posible efectuar la segunda salida, los resultados de la primera serán válidos pero solo serán atribuidos la mitad de los puntos previstos.

021.12.1.4

Si se han cumplido las dos terceras partes o más de la distancia total a la que estaba prevista la carrera redondeadas al número entero de vueltas inferior, la carrera será considerada como carrera completa y serán atribuidos todos los puntos

021.12.2 Nueva salida de una carrera interrumpida

021.12.2.1

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 20 minutos desde el momento en que se presentó la bandera roja.

021.12.2.2

Los resultados de la primera carrera deberán estar a disposición de los pilotos antes de darse la segunda salida.

021.12.2.3

El procedimiento de salida será idéntico al dado la primera vez (vuelta de reconocimiento, de calentamiento, etc.).

021.12.2.4

Las condiciones para tomar la nueva salida de una carrera, son las siguientes:

- Para el caso descrito en el artículo 021.12.1.2 (menos de 3 vueltas)
 - Todos los pilotos pueden tomar la nueva salida.
 - Las motocicletas pueden ser reparadas o cambiadas.
 - Las vueltas serán las previstas inicialmente.
 - Las posiciones en la parrilla serán las inicialmente previstas.
- Para el caso descrito en el artículo 021.12.1.3 (3 vueltas o más y menos de dos tercios del total)
- Solo los pilotos clasificados en la primera carrera podrán tomar parte en la segunda.
- Las motocicletas pueden ser reparadas o cambiadas (excepción: carreras de resistencia)
- El número de vueltas o duración de la siguiente carrera será la que falte para totalizar el número de vueltas o distancia inicialmente previstas.
- Las posiciones en la parrilla de salida serán las atribuidas según el orden establecido conforme al punto **siguiente** del presente artículo.
- El resultado final se basará en la suma de los resultados de cada carrera. Los pilotos que hayan efectuado un mismo número de vueltas se clasificarán según la suma de tiempos realizados en las diferentes carreras. En caso de empate, el resultado de la última carrera será decisivo.

021.13 FINAL DE CARRERA Y RESULTADOS

021.13.1 Carreras con salida en grupo

021.13.1.1

Cuando el piloto cabeza de carrera ha cumplido el número de vueltas previstas para la carrera, se le presentará a pie de pista en la línea de llegada la bandera a cuadros blancos y negros. La bandera no se retirará hasta que haya finalizado el paso de los demás pilotos.

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

021.13.1.2

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.

021.13.1.3

En el caso de que por una razón diferente a las citadas en el artículo 021.12.1.1 se diese la señal de llegada antes de que el piloto cabeza de carrera haya cumplido el número de vueltas o duración previstas, la carrera será considerada como finalizada en el momento en que el piloto cabeza de carrera hubiese traspasado la línea de llegada por última vez



antes de ser mostrada la señal de llegada. En el caso de mostrarse la señal de llegada con posterioridad al paso del piloto cabeza de carrera, ésta será considerada como finalizada en el momento en que debía serlo.

021.13.1.4

La clasificación se hará en base al orden de llegada de los pilotos y al número de vueltas que estos hubieran efectuado.

021.13.1.5

Para clasificarse es preciso:

- a) Haber efectuado 3/4 partes del número de vueltas efectuadas por el vencedor.
- b) Haber franqueado la línea de llegada dentro de los 5 minutos siguientes a partir de que lo haya hecho el vencedor de la carrera.

021.13.2 Carreras con salida escalonada

En las carreras con salida escalonada el vencedor es el piloto que haya efectuado el recorrido previsto en el reglamento particular en el menor tiempo.

021.13.3 Carreras en cuesta

Las carreras se desarrollarán en 2 mangas y la clasificación se establecerá en base al mejor tiempo de una de las mangas. En caso de igualdad se tendrá en cuenta el tiempo de la manga más lenta.

021.14 PARQUE CERRADO

Una vez depositada su motocicleta en el parque cerrado ningún piloto está autorizado a entrar en el mismo, a menos que sea para retirarla una vez abierto el parque y excepcionalmente podrá hacerlo si está provisto de una autorización escrita y firmada por el Director de Competición que indique explícitamente el motivo de su entrada.

A excepción de los miembros del Jurado, el Director de la carrera, los Comisarios técnicos y los Oficiales encargados del parque, nadie puede ser admitido en dicho parque a menos que vaya provisto de autorización especial escrita por el Director de Competición.

Una vez finalizada la carrera, todas las motocicletas que hayan finalizado deberán ir a Parque Cerrado y permanecerán allí durante 30 minutos.

021.15 VERIFICACION FINAL

Toda motocicleta que haya tomado parte en la competición podrá ser verificada de acuerdo con las normas establecidas. Los pilotos cuyas motocicletas deban pasar la verificación técnica serán informados y deberán poner a los mecánicos y equipo necesario a disposición de los Comisarios Técnicos en un plazo máximo de 30 minutos.

021.16 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 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. En ese caso, se dispondrá de 30 minutos a partir del momento de la notificación oficial para poder expresar la intención de presentar recurso de apelación.

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 de la Carrera después de una constatación de hechos, por haber impuesto (o no), una sanción de:

- "Use Pit" o "Stop&Go" en el caso de resistencia.
- Una descalificación en los entrenamientos o carrera por medio de la bandera negra o la bandera negra con círculo naranja.



- Una multa por exceso de velocidad en Pit Lane.

Reclamación sobre carburantes

Toda solicitud de control de carburante por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de **1000 €** efectuado al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado).

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

En el caso de que el análisis de carburante de la razón al reclamado, la parte perdedora deberá pagar los gastos de todos los controles efectuados, deduciendo de estos gastos el importe de 700 € 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.

021.17 RECURSO DE APELACION

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento Deportivo de la R.F.M.E. 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 R.F.M.E.

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.

021.18 SANCIONES

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



Diferencias Anexo 021 - 2008
Reglamento General de Velocidad sobre asfalto
Campeonato Mediterráneo

021.11 CAMBIO DE MOTOCICLETA

No está permitido el cambio de motocicleta en ninguna categoría y en ningún caso.

21.17 RECURSO DE APELACION

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento Deportivo de la FCM o FMCV. 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 FCM o FMCV.

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.



Anexo 022

Campeonato de España de Velocidad sobre Asfalto (CEV)

022.1 TITULO Y GENERALIDADES

La R.F.M.E. convoca para el presente año el Campeonato de España de Velocidad (CEV), que será disputado en las competiciones y fechas que se señalen en el Calendario Deportivo Motociclista. Podrán participar en el mismo los pilotos con licencia R.F.M.E. que se mencionan, así como los poseedores de licencias F.I.M. o licencias continentales de Velocidad del año en curso, se desarrollarán con arreglo a las siguientes normas y estarán dotados de los trofeos y premios que se indican.

022.2 MOTOCICLETAS Y CATEGORÍAS

El campeonato está abierto a las siguientes categorías:

- 125 GP
- Supersport
- Extreme

022.3 CIRCUITO

El circuito tiene que estar homologado por la R.F.M.E.

022.4 CARGOS OFICIALES

022.4.1 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 R.F.M.E.; el otro miembro del Jurado será nombrado por el Club organizador.

022.4.2 El Presidente del Jurado

El Presidente del Jurado será nombrado por la R.F.M.E. 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.
- Los miembros de la Junta Directiva de la R.F.M.E.
- Los miembros de la Comisión Permanente de la R.F.M.E.
- Los miembros de la Comisión Delegada de la Asamblea General de la R.F.M.E.
- El Delegado de la R.F.M.E. (en el caso de que no sea el Presidente del Jurado).
- Todas aquellas personas que sean requeridas por parte del Presidente del Jurado.

022.4.3 El Director de Competición

Es nombrado por el Club organizador y debe poseer titulación y Licencia de Director de Competición y haber superado el curso organizado por la R.F.M.E. para obtener la calificación de Director de Competición para Campeonatos de España de Velocidad. Debe haber participado con éxito en un seminario específico para Directores de Competición de Campeonatos de España de Velocidad, organizado por la Comisión de Velocidad de la R.F.M.E.

La participación en este seminario es obligatoria cada año.

Antes de ejercer como Director de Competición Titular, es obligatorio ejercer de Adjunto en cualquier otra competición puntuable para Campeonatos de España de Velocidad, anterior a la de su actuación.

022.4.4 Comisario Técnico

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

022.5 PILOTOS

022.5.1

Podrán puntuar en este Campeonato los pilotos de nacionalidad española y los extranjeros provistos de Licencia R.F.M.E. (u homologada por ésta), o de Licencia F.I.M. de Velocidad o de Licencia de Velocidad de cualquier Unión Continental.

La edad de los participantes será:

125 GP : a partir de 14 años y hasta los 22 años o que cumplan los 23 durante el presente año.



Supersport : a partir de 15 años y hasta los 23 años o que cumplan los 24 durante el presente año.
Extreme : a partir de 17 años

022.5.2 Número de pilotos que toman la salida

El número de pilotos admitidos en parrilla de salida para cada competición deberá ser de **40 en 125GP y de 36 en Extreme y Supersport.**

022.5.3 Inscripciones

Los pilotos no podrán tomar parte en más de dos categorías en el mismo día.

La no asistencia a una competición deberá ser comunicada a la R.F.M.E. hasta el viernes anterior al de la celebración de la competición. La comunicación deberá efectuarse por escrito mediante correo electrónico (cev@rfme.com). La no comunicación de esta circunstancia comportará una sanción económica de 100 € en el caso de la primera infracción y de 200 € en caso de las siguientes infracciones, que deberán abonarse antes de las verificaciones administrativas de la siguiente competición, sin lo cual no estarán autorizados a tomar parte en ella.

Los derechos de inscripción serán fijados por la Asamblea General de la RFME y publicados en su página web.

Los dorsales del 1 al 10 se reservan a los clasificados del 1 al 10 del Campeonato del año precedente.

Los pilotos que no tengan licencia R.F.M.E. deberán comunicar vía correo electrónico a (cev@rfme.com) su interés en inscribirse en el campeonato, tanto en el caso de querer ser piloto permanente como para el caso de una sola competición. Mediante correo electrónico se le facilitará una cuenta de usuario y correspondiente contraseña para poder efectuar, a partir de ese momento, su inscripción mediante la web www.rfme.com.

Los pilotos que no tengan licencia R.F.M.E. deberán presentar autorización de salida de su Federación Nacional.

125GP

INSCRIPCIONES PARA TODO EL CAMPEONATO

Las inscripciones y el pago de los derechos correspondiente deberán efectuarse a través de la página web de la RFME (www.rfme.com) hasta el día 15 de marzo.

Los pilotos inscritos para todo el campeonato podrán seleccionar, en la propia página web, número fijo de entre los disponibles en el momento de hacer la inscripción .

INSCRIPCIONES PARA UNA SOLA COMPETICIÓN

Las inscripciones y el pago de los derechos correspondiente deberán efectuarse a través de la página web de la RFME (www.rfme.com) hasta 15 días antes de la competición.

EXTREME Y SUPERSPORT

PILOTOS PERMANENTES – INSCRIPCIONES PARA TODO EL CAMPEONATO

El número máximo de PILOTOS PERMANENTES admitidos será de 30.

Los interesados deberán cumplimentar y enviar vía e-mail a cev@rfme.com, la solicitud de piloto permanente (disponible en www.rfme.com y www.motocev.com), hasta el 29 de Febrero del presente año, haciendo constar de forma breve su palmarés.

El día 3 de Marzo la R.F.M.E. y DORNA publicarán en sus respectivas páginas web la lista de pilotos admitidos, a los cuales se les remitirá, vía e-mail, la autorización para poder acceder a la página web www.rfme.com y poder gestionar, hasta el día 15 de marzo, la correspondiente inscripción para todo el campeonato, el pago de los derechos correspondientes y la elección de dorsal de entre los disponibles en ese momento.

PILOTOS NO PERMANENTES – INSCRIPCIONES PARA UNA PRUEBA

El número máximo de pilotos NO permanentes admitidos será de 10 por carrera.

Los interesados deberán cumplimentar y enviar vía e-mail a cev@rfme.com, la solicitud de participación como piloto NO permanente para una sola prueba (disponible en www.rfme.com y www.motocev.com), hasta 15 días antes de cada carrera, haciendo constar de forma breve su palmarés.

El día siguiente hábil al del cierre de inscripciones, RFME y DORNA publicarán la lista de pilotos admitidos en sus respectivas páginas web, a los cuales se les remitirá, la autorización para poder acceder a la página web www.rfme.com y poder gestionar la correspondiente inscripción, pago de de los derechos y elección de dorsal de entre los disponibles en ese momento.

022.5.4 Números de salida

Los diez primeros pilotos clasificados en el Campeonato del año anterior podrán utilizar el número de salida, que se correspondá con su posición en el Campeonato del año anterior. La utilización de este número no es obligatoria, pero



este número solo podrá ser utilizado por el piloto que le corresponda.

Solo se permitirá la numeración comprendida entre el 1 y el 99.

022.5.5 Listas de Inscritos y Horarios

El lunes anterior al de la celebración de cada competición se hará pública la lista definitiva de inscritos y los horarios correspondientes.

022.7 ENTRENAMIENTOS

022.7.1 Entrenamientos privados y suplementarios

Están prohibidos los entrenamientos privados en la misma pista en la que se celebrará la competición, durante los 6 días anteriores al de la celebración de las carreras, para todos los pilotos que estén inscritos en dicha competición. La sanción para esta infracción conllevará la anulación de la inscripción del piloto para esa competición.

Durante los días que dura la competición está prohibida la circulación por la pista con cualquier clase de vehículo de motor fuera de los horarios oficialmente establecidos para entrenamientos o carreras.

022.7.2 Briefing

Un briefing obligatorio será organizado para todos los pilotos participantes por primera vez en el Campeonato de España de Velocidad (CEV) del año en curso y que tendrá lugar la tarde del día anterior al de inicio de los entrenamientos oficiales y a la hora que se especificará en el horario oficial de la carrera.

Los pilotos que no asistan a este Briefing de forma completa no podrán participar en la manifestación.

Una dispensa podrá ser acordada para un piloto por el Director de Carrera.

022.7.3 Entrenamientos cronometrados

Serán necesarias 2 sesiones separadas de entrenamientos cronometrados de como mínimo:

<u>Clase</u>	<u>Minutos</u>
125 cc.	40
Extreme	40
Supersport	40

La última vuelta deberá ser indicada mediante un panel.

Es obligatorio el cronometraje mediante sistema de "transponders".

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.

022.7.4 Entrenamientos libres (Warm-Up)

El día de las carreras, el organizador debe prever un mínimo de 15 minutos de entrenos libres para cada clase.

La participación en estos entrenos no es obligatoria y está reservada a los pilotos incluidos en la parrilla provisional (**Art.022.7.6**). Los entrenamientos no pueden dar comienzo antes de las 08,00 horas. Al finalizar cada tanda los organizadores deben recuperar inmediatamente las motocicletas averiadas durante la tanda.

El Warm-Up deberá preverse siempre y cuando el mismo día no haya entrenos de la clase en que vaya a disputarse la carrera.

022.7.5 Resultado de los entrenamientos

El organizador resumirá los tiempos de las sesiones de entrenamientos para cada clase, indicando también el mejor tiempo de cada tanda para cada piloto.

022.7.6 Parrilla de salida

En el momento de la reunión del Jurado que sigue a la última sesión de entrenos cronometrados, se establecerá una parrilla de salida provisional, con 36 participantes más 2 reservas que será válida para los entrenamientos libres (Warm-Up).

El tiempo máximo de clasificación es el mejor tiempo de la categoría o grupo, en caso de haberlo, aumentado en un 10%. En casos excepcionales el Jurado puede decidir el aumento del mencionado porcentaje.

Si una vez finalizados los entrenamientos libres (Warm-Up) y hasta el momento de la aprobación de la parrilla definitiva, algún o algunos pilotos anuncian que no pueden tomar la salida, el número de participantes se completará mediante los 2 pilotos reserva. Esta parrilla definitiva será válida para la carrera.

022.7.7 Velocidad de circulación en boxes

Se limita la velocidad en la zona de boxes a 60 Km/h. El incumplimiento de esta limitación durante los entrenamientos se sancionará de la forma siguiente:

<u>Velocidad</u>	<u>Importe de la multa</u>
Hasta 70 km/h	30 €
Hasta 80 km/h	40 €



Hasta 90 km/h	55 €
Superior a 90 km/h	100 €

La/s reincidencia/s de exceso de velocidad durante los entrenamientos supondrá incrementar los importes anteriores en 20 €. Durante la carrera la sanción será un proceso de "use pit". El pago de las multas deberá hacerse antes de finalizar la competición o hasta 15 días después, a la R.F.M.E. .

022.8 COMPETICIONES

022.8.1 Programa de carreras

El programa de carreras debe, en principio, acabarse antes de las 15,00 horas, salvo causas de fuerza mayor.

022.8.2 Distancia

Las competiciones deben disputarse sobre las distancias:

125 c.c.:	entre 60 Km y 90 Km
Extreme:	entre 65 Km y 90 Km
Supersport:	entre 65 Km y 90 Km

022.8.3 Salida

La salida se efectuará con motor en marcha según el artículo 021.7.1.2.

022.8.4 Comportamiento en la llegada

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

A continuación los tres primeros pilotos clasificados deben dirigirse inmediatamente al podio para poder iniciar la entrega de premios.

Todo piloto que se haya clasificado en uno de los tres primeros lugares de una competición, está obligado a asistir a la ceremonia de entrega de premios; el incumplimiento injustificado de esta norma, conllevará la pérdida del premio y trofeo correspondiente, así como la apertura de expediente disciplinario.

022.9 PREMIOS Y PUNTUACIÓN

022.9.1 Baremo de premios y puntuación

El baremo de premios y puntuación será el siguiente:

	125 cc.	SSP	Extreme	Puntos
1º	1.800 €	1.800 €	1.900 €	25
2º	1.500 €	1.500 €	1.600 €	20
3º	1.200 €	1.200 €	1.300 €	16
4º	1.050 €	1.050 €	1.100 €	13
5º	900 €	900 €	950 €	11
6º	750 €	750 €	800 €	10
7º	600 €	600 €	700 €	9
8º	550 €	550 €	650 €	8
9º	500 €	500 €	600 €	7
10º	480 €	480 €	550 €	6
11º	420 €	420 €	500 €	5
12º	420 €	420 €	500 €	4
13º	420 €	420 €	500 €	3
14º	420 €	420 €	500 €	2
15º	420 €	420 €	500 €	1
16º al 20º	360 €	360 €	425 €	0
21º al 25º	330 €	330 €	350 €	0
26º al 30º	300 €	300 €	320 €	0
31º al 36º	270 €	270 €	280 €	0
37º al 40º	-----			0

Las cantidades previstas en este baremo de premios quedan sujetas a la retención fiscal correspondiente que fijan las leyes españolas.

022.9.2 Clasificación para los premios

La clasificación para los premios será tomada sobre la siguiente base:

- Pilotos clasificados.
- Pilotos no clasificados que no han cumplido la distancia mínima indicada en el reglamento particular o habiendo abandonado (las vueltas efectuadas entran en consideración; en caso de abandono en la misma vuelta, la



clasificación de la vuelta precedente es determinante; en caso de abandono en la primera vuelta, el resultado de los entrenamientos es el determinante).

- Pilotos que no hayan tomado la salida, pero calificados para la carrera, (**según los resultados de entrenamientos**).

022.9.3 Campeonato de Pilotos

Para la Clasificación General de estos Campeonatos, se tomará la puntuación obtenida por los pilotos en todas las Competiciones puntuables válidas de acuerdo con el baremo que se expresa en el Art. 022.9.1.

Los casos de empate se resolverán a favor del piloto que haya obtenido el mayor número de primeros puestos; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido el mayor número de segundos puestos; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido mayor número de terceros puestos, y así sucesivamente, y en último caso, a favor del piloto que haya obtenido la mejor clasificación en la última carrera puntuable disputada.

Los Trofeos y Premios de estos Campeonatos, otorgados por la Real Federación Motociclista Española, serán los siguientes:

Campeón de España:	Trofeo y Diploma.
Subcampeón de España:	Diploma.
Tercer Clasificado:	Diploma.

022.9.4 Campeonato de Clubes y Escuderías

La Clasificación por Clubes y Escuderías se establecerá, de mayor a menor, sumando la puntuación obtenida en la clasificación general por los DOS pilotos mejor clasificados de un mismo Club o Escudería, siendo imprescindible que al menos participen CINCO Clubes o Escuderías, respectivamente, en cada clase de cada una de las Competiciones puntuables mínimas establecidas.

Al Club y a la Escudería vencedor de cada clase se le expedirá el Diploma acreditativo del Título obtenido.

022.9.5 Campeonato de Marcas

Para la clasificación de los Campeonatos de Marcas se sumarán los puntos de las DOS motocicletas mejor clasificadas de cada Marca con Licencia R.F.M.E. de Constructor o Importador, siendo imprescindible que al menos participen DOS Marcas distintas -Concursantes o no a los Campeonatos- en cada clase de cada una de las Competiciones.

A la marca de motocicleta vencedora de cada clase se le expedirá el Diploma acreditativo del Título obtenido.

022.10 VERSIONES DEL PRESENTE REGLAMENTO

022.10.1 Lenguas de redactado

El presente Reglamento se edita oficialmente en las lenguas española e inglesa.

022.10.2 Discrepancias entre versiones del presente reglamento

En caso de discrepancia entre las versiones del presente Reglamento, prevalecerá el redactado en lengua española.

022.11 TRANSPONDERS

022.11.1 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.



Anexo (1)

Calculo de vueltas correspondientes a lo indicado en los artículos:

021.12.1.3 (interrupción de una carrera) y 021.13.1.5 (final de carrera y resultados)

Vueltas	2/3 art.021.12.1.3	3/4 art.021.13.1.5
5	3	3
6	4	4
7	4	5
8	5	6
9	6	6
10	6	7
11	7	8
12	8	9
13	8	9
14	9	10
15	10	11
16	10	12
17	11	12
18	12	13
19	12	14
20	13	15
21	14	15
22	14	16
23	15	17
24	16	18
25	16	18
26	17	19
27	18	20
28	18	21
29	19	21
30	20	22
31	20	23
32	21	24
33	22	24
34	22	25
35	23	26
36	24	27
37	24	27
38	25	28
39	26	29
40	26	30



Diferencias Anexo 022 - 2008

Campeonato Mediterráneo de Velocidad sobre Asfalto

022.1 TÍTULO Y GENERALIDADES

La F.C.M. y la F.M.C.V. convoca para el presente año los Campeonatos Catalan y Valenciano (respectivamente) de Velocidad, que será disputado en las competiciones y fechas que se señalen en el Calendario Deportivo Motociclista. Podrán participar en el mismo los pilotos con licencia R.F.M.E. que se mencionan, así como los poseedores de licencias F.I.M. o licencias continentales de Velocidad del año en curso.

022.2 MOTOCICLETAS Y CATEGORÍAS

El campeonato está abierto a las siguientes categorías:

- Challenge 80 cc
- Pre - 125
- 125 GP
- Supersport
- Formula Extreme
- Series 600

022.4 CARGOS OFICIALES

022.4.1 Jurado. Composición.

En todas las Competiciones, el Jurado debe componerse, como mínimo, de un Presidente y de dos Comisarios Deportivos con derecho a voto. Un miembro de éste serán nombrados por la FCM., otro por la F.M.C.V. ; el otro miembro del Jurado será nombrado por el Club organizador.

022.5 PILOTOS

022.5.1

Podrán puntuar en este Campeonato los pilotos de nacionalidad española y los extranjeros provistos de Licencia R.F.M.E. (u homologada por ésta), o de Licencia F.I.M. de Velocidad o de Licencia de Velocidad de cualquier Unión Continental.

La edad de los participantes será:

- Challenge 80 cc : a partir de 10 años
- PRE-125 : a partir de 12 años
- 125 GP : a partir de 14 años
- Supersport : a partir de 15 años
- Series 600 : a partir de 15 años
- Formula Extreme : a partir de 17 años

022.5.2 Número de pilotos que toman la salida

- Circuito de Albacete – 47 admitidos en éntrenos y en parrilla 40.
- Circuito de Alcarras – 47 admitidos en éntrenos y en parrilla 40.
- Circuito de Cartagena – 47 admitidos en éntrenos y en parrilla 40.
- Circuito de Cataluña – 53 admitidos en éntrenos y en parrilla 44.
- Circuito de Parcmotor – Pendiente homologación
- Circuito de Valencia – 53 admitidos en éntrenos y en parrilla 44.

022.5.3 Inscripciones

Los pilotos no podrán tomar parte en más de dos categorías en el mismo día.

Una motocicleta no podrá ser compartida por dos pilotos, ni en clases diferentes.

INSCRIPCIONES PARA TODO EL CAMPEONATO

Deben de tramitarse a traves de la RFME según su normativa.

INSCRIPCIONES PARA UNA SOLA COMPETICIÓN

Deben de tramitarse a traves de la RFME según su normativa.

Los pilotos no podrán tomar parte en más de dos categorías en el mismo día.

La no asistencia a una competición deberá ser comunicada a la RFME, F.C.M. y la F.M.C.V. hasta el Miércoles anterior al de la celebración de la competición. La comunicación deberá efectuarse por escrito mediante fax ó correo electrónico.

La no comunicación de esta circunstancia comportará una sanción económica de 100 € en el caso de la primera infracción y de 200 € en caso de las siguientes infracciones, que deberán abonarse antes de las verificaciones



administrativas de la siguiente competición, sin lo cual no estarán autorizados a tomar parte en ella.

INSCRIPCIONES PARA TODO EL CAMPEONATO

Las inscripciones deberán formalizarse mediante Internet hasta la fecha 10 días antes de la primera carrera en la RFME .

INSCRIPCIONES PARA UNA SOLA COMPETICIÓN

Las inscripciones deberán formalizarse 10 DIAS ANTES al de la celebración de la carrera mediante Internet en la RFME.

Todo el campeonato (1) Challenge 80 (7 pruebas)	550 €
Todo el campeonato (1) PRE 125 (7 pruebas)	650 €
Todo el campeonato (1) 125 GP (5 pruebas)	625 €
Todo el campeonato (1) Series 600 (7 pruebas)	800 €
Todo el campeonato (1) Supersport (7 pruebas)	800 €
Todo el campeonato (1) Extrem (7 pruebas)	800 €
Challenge 80	85 €
PRE 125	100 €
125 GP	125 €
Series 600	125 €
Supersport	125 €
Extrem	125 €

(1) De la inscripciones anuales no es retornará ningún importe en caso de ausencia.

TODA INSCRIPCIÓN RECIBIDA ANTES DEL MIÉRCOLES ANTERIOR A LA COMPETICIÓN TENDRÁ UNA PENALIZACIÓN DEL 100% A ABONAR ANTES DEL MIÉRCOLES A LA RFME, SIN ABONAR DICHA PENALIZACIÓN NO SERÁ ADMITIDA LA PARTICIPACIÓN.

022.5.5 Listas de Inscritos y Horarios

El **Miercoles** anterior al de la celebración de cada competición se hará publica la lista definitiva de inscritos y los horarios correspondientes.

022.7 ENTRENAMIENTOS

022.7.1 Entrenamientos privados y suplementarios

~~Están prohibidos los entrenamientos privados en la misma pista en la que se celebrará la competición, durante los 6 días anteriores al de la celebración de las carreras, para todos los pilotos que estén inscritos en dicha competición. La sanción para esta infracción conllevará la anulación de la inscripción del piloto para esa competición.~~

Durante los días que dura la competición está prohibida la circulación por la pista con cualquier clase de vehículo de motor fuera de los horarios oficialmente establecidos para entrenamientos o carreras.

022.7.2 Briefing

Se establece la obligatoriedad de asistencia a un Briefing que tendrá lugar el día de los entrenamientos y antes de que se celebren.

La no asistencia sin causa justificada supondrá una penalización de **perdida de 4 puestos en su mejor tiempo de clasificación.**

022.7.3 Entrenamientos cronometrados

Serán necesarias 2 sesiones separadas de entrenamientos cronometrados de como mínimo:

Clase	Minutos
Challenge 80 cc	30
Pre - 125	30
125 cc.	30
Extrem	30
Series 600	30
Supersport	30

022.7.4 Entrenamientos libres (Warm-Up)

El día de las carreras, el organizador debe prever un mínimo de 10 minutos de entrenos libres para cada clase.

022.7.6 Parrilla de salida

En el momento de la reunión del Jurado que sigue a la última sesión de entrenos cronometrados, se establecerá una parrilla de salida provisional, con 44 participantes (Cataluña y Valencia) o 40 (Albacete, Almería y Cartagena) más 2 reservas que será válida para los entrenamientos libres (Warm-Up).

El tiempo máximo de clasificación es el mejor tiempo de la categoría o grupo, en caso de haberlo, aumentado en un 10%. En casos excepcionales el Jurado puede decidir el aumento del mencionado porcentaje.

Si una vez finalizados los entrenamientos libres (Warm-Up) y hasta el momento de la aprobación de la parrilla definitiva, algún o algunos pilotos anuncian que no pueden tomar la salida, el número de participantes se completará mediante los 2 pilotos reserva. Esta parrilla definitiva será válida para la carrera.

En caso de que haya mas de 20 pilotos no clasificados en la misma categoría, con la excepción de Series 600, Extrem y Supersport que se sumaran la cantidad de pilotos no clasificados.

En el momento de la reunión del Jurado que sigue a la última sesión de entrenos cronometrados de cada categoría, los primeros 40 pilotos (Catalunya y Valencia) o los 36 (Albacete, Alcarras y Cartagena) quedaran clasificados para la parrilla del domingo, con los pilotos siguientes se realizara una parrilla para una carrera de repesca a 8 vueltas, esta se realizara el mismo día, con un máximo 44 participantes (Cataluña y Valencia) o 40 (Albacete, Alcarras y Cartagena) , quedaran clasificados los 4 primeros clasificados de cada categoría, mas 2 reservas.

Las parrillas definitivas se publicaran 1 hora después de finalizar el Warm-Up de cada categoría, es obligatorio comunicar la no participación a la carrera de un piloto clasificado, en caso contrario se apertura expediente disciplinario.

022.7.7 Velocidad de circulación en boxes

El incumplimiento de esta limitación durante los entrenamientos o Warm-Up se sancionará de la forma siguiente:

<u>Velocidad</u>	<u>Sanciones (acumulables a todo el campeonato)</u>
De 60 Km/h hasta 85 km/h	1ª Advertencia 2ª Penalización de 4 puestos en la posición de la parrilla. 3ª Exclusión
De 85 km/h a 100Km/h	Penalización de 4 puestos en la posición de la parrilla
Superior a 100 km/h	Exclusión

022.8 COMPETICIONES

022.8.1 Programa de carreras

El programa de carreras debe, en principio, acabarse antes de las 16,00 horas, salvo causas de fuerza mayor.

022.8.2 Distancia

Las competiciones deben disputarse sobre las distancias:

Challenge 80 cc	entre 30 Km y 40 Km
125 Challenge	entre 40 Km y 50 Km
125 GP	entre 50 Km y 60 Km
Series 600	entre 45 Km y 55 Km
Formula extreme	entre 55 Km y 65 Km
Supersport	entre 55 Km y 65 Km

Las carreras de repesca se realizaran a 8 vueltas.

022.8.3 Salida

La salida se efectuará con motor en marcha según el artículo 021.7.1.2.

No esta autorizado el uso de calentadores en las clases siguientes: Series 600.

022.9 PREMIOS Y PUNTUACIÓN

022.9.1 Baremo de premios y puntuación

No habrán premios en metálico.

Puntuación:

<i>Posición</i>	<i>Puntos</i>		<i>Posición</i>	<i>Puntos</i>		<i>Posición</i>	<i>Puntos</i>
1er	25		6è	10		11è	5
2on	20		7è	9		12è	4
3er	16		8è	8		13è	3
4art	13		9è	7		14è	2
5è	11		10è	6		15è	1

022.9.3 Campeonato de Pilotos

Puntuaran todos los pilotos para el campeonato Mediterráneo.

Puntuaran los pilotos que tramiten la licencia a través de la federación catalana para el campeonato catalán.

Puntuaran los pilotos que tramiten la licencia a través de la federación valenciana para el campeonato valenciano.

022.9.4 Campeonato de Clubes y Escuderías

Según normativa general de la federación correspondiente.

022.9.5 Campeonato de Marcas

No habrá campeonato por marcas.

022.9.6 Campeonato de Equipos

Todos aquellos equipos inscritos a dicho campeonato puntuaran de la siguiente

Puntuación:

<i>Posición</i>	<i>Puntos</i>		<i>Posición</i>	<i>Puntos</i>		<i>Posición</i>	<i>Puntos</i>
1er	25		6è	10		11è	5
2on	20		7è	9		12è	4
3er	16		8è	8		13è	3
4art	13		9è	7		14è	2
5è	11		10è	6		15è	1

En cada carrera se establecerá un trofeo al primer equipo clasificado a final del campeonato se expedirán diplomas acreditativos a los 3 primeros clasificados.



NORMATIVA PADDOCK CMV - 2008

Campeonato Mediterráneo de Velocidad

Para el mejor funcionamiento de los participantes y equipos durante las competiciones pasamos a definir los siguientes apartados:

- 1- Horario Circuitos
- 2- Distribución zonas Paddock
- 3- Acciones Publicitarias
- 4- Comportamiento de los participantes
- 5- Instalaciones

1- HORARIO CIRCUITOS

El horario para los equipos y empresas, para acceder al circuito es el siguiente:

Jueves: desde las 18.00h hasta las 20.30h

Viernes y sábado: desde las 07.30h hasta las 20.30h

Domingo: desde las 07.30h hasta las 18.00h (debe estar el circuito desalojado)

Para acceder a las instalaciones, el equipo se dirigirá a la puerta principal del Circuito y esperar a una persona de la organización que le indicará su lugar en el Paddock o en el caso de disponer de box, se le indicará el nº que le corresponde.

Los vehículos que lleguen fuera del horario marcado, esperarán en el Parking adjunto, que le indique la organización.

2- DISTRIBUCION ZONAS PADDOCK

El paddock estará dividido en varias zonas por la organización, la cual facilitará el trabajo a los equipos, estas zonas son:

- a) Zona Boxes
- b) Zona equipos sin Box
- c) Zona Empresas servicios
- d) Zona Caravanas y Motorhomes
- e) Zona Hospitalitys

ZONA BOXES, los equipos solicitarán al circuito y por orden de recepción de petición, estos estarán repartidos de forma que un equipo con 4 motocicletas, podrá tener un box completo, el resto lo compartirán. La distribución de los mismos será realizado por la organización.

Esta terminantemente prohibido fumar y arrancar motores en el interior del box.

ZONA EQUIPOS SIN BOX, la organización habilitará una zona en el paddock para que los equipos que no dispongan de box puedan trabajar en el mismo, estos deberán tener un equipamiento para trabajar, tipo carpa. A partir de las 23.30h, esta prohibido arrancar motores.

ZONA EMPRESAS SERVICIOS, las empresas que tengan la licencia correspondiente para el campeonato CMV 2008, solicitada a la organización, podrán instalarse en la zona prevista para dar el servicio a sus clientes. En la página web www.motocmv.com, encontrarán la solicitud.

ZONA CARABANAS Y MOTORHOMES, los equipos se desplacen con una Caravana, motorhome o monten tienda de campaña, lo comunicarán a la organización, la cual les ubicará en la zona más cercana al paddock, en esta zona no se podrá reparar ni poner en marcha motores, ya que es una zona de descanso para los participantes.



ZONA HOSPITALITYS, los equipos que necesiten de un espacio para instalar su camión-carpa o si algún equipo, comparte este servicio con una empresa externa, esta lo comunicar a la organización, la cual les asignar un espacio lo mas cerca del paddock.

3-ACCIONES PUBLICITARIAS

Las empresas que quieran realizar cualquier actividad promocional, relaciones públicas y publicitarias en el recinto de la organización, deberán contar con la autorización previa del promotor.

4- COMPORTAMIENTO DE LOS PARTICIPANTES

Para mejorar la imagen del Campeonato y la convivencia dentro del paddock quedan determinadamente prohibidos los siguientes apartados:

- * Los equipos que tengan un escoter para desplazarse por el paddock, deberá estar matriculado y con seguro, no esta permitido circular con cualquier otro tipo de vehiculo.
- * Circular más de dos personas en escoter, y menores de 14 años.
- * Todo vehiculo dentro del paddock deberá tener su acreditación.
- * Se prohíbe realizar pruebas de aceleración dentro del paddock y maniobras temerarias (caballitos,etc,.)
- * Dentro del interior del box esta prohibido dormir.
- * No esta permitido la entrada de bancos de potencia dentro del recinto del paddock.
- * No se permite la entrada de animales domésticos en el paddock.
- * Solo esta permitido cocinar en la zona de hospitalitys y de vivienda (Caravanas y Motorhomes).

5- INSTALACIONES

Es responsabilidad de los equipos, el de dejar las instalaciones en el mismo estado que las encontraron, esta prohibido pintar, perforar, o destrozarse el mobiliario urbano que esta dentro de la instalación.

Los neumáticos usados serán retirados por los equipos.



PRECIOS DE LICENCIAS CMV 2008

1- Las empresas de servicios de neumáticos tendrán un espacio en cada circuito para dar su servicio. Medidas necesarias del espacio así como del vehículo.

El coste de la licencia anual es: 1.200,- €

2- Las marcas de motocicletas que quieran salir en las clasificaciones de los resultados y obtener el título en el Campeonato. 1.200,- €

3- Los interesados en montar una tienda de accesorios o dar un servicio como marca.

El coste de la licencia anual es: 600,- €

4- El fotógrafo que requiera un pase para acceder a los viales para realizar su trabajo o que algún equipo necesite el servicio de tener un fotógrafo.

El coste de la licencia anual es: 180,- €

5- El equipo que este interesado en salir en las clasificaciones de los resultados con su nombre o el de su patrocinador, el jefe de equipo suba al podium y recibir el título de Campeón de su categoría.

El coste de la licencia anual es: 180,- €

El importe de dichas licencias debe realizarse en la siguiente cuenta bancaria indicando el nombre y servicio:

Banco Santander Central Hispano : Nº: 0049 4768 30 281 60 411 54

Organización CMV 2008:

SGM-Events

Tel. 93 7188991

Fax. 93 7188084

info@sgm-grup.com

www.motocmv.com

Polg Ind Can Salvatella

C/ Gorgs i Llado 1 al 9 nave nº5

08210 - Barbera del Valles

BARCELONA - ESPAÑA



Normativa para Cascos RFME - 2008
Marcas de Aprobación Internacional reconocidas - Normativa FIM.

2.1 Los cascos deben estar conformes a unas de las siguientes normas internacionales,

- Europa ECE 22-05, 'P', 'NP' o 'J'



Para Velocidad: 'P'
 Para Motocross, Trial, Enduro, Quads, Supermoto... 'P', 'NP' o 'J'

CASCOS P05: Cubren la barbilla y su cobertura la Protege.
 CASCOS NP05: Cubren la barbilla y su cobertura No la Protege
 CASCOS J05: No Cubren la barbilla.(Semi-Jets y Jets).

- Japón JIS T 8133 : 2000



- USA SNELL M 2005



Nota: La Británica BS6658 y Australiana AS1698 no están en las lista de homologación FIM/RFME.



Como identificar si mi casco cumple la normativa????

Para cascos con normativa Europea....

La etiqueta de homologación está cosida en las correas de abrochado.

Encontraremos una etiqueta con la E de Europa y un número que corresponde al país de fabricación.

A continuación un número que debe empezar por **05....**

Si este número empieza por 04 o 03 no cumple la normativa.



Para cascos con normativa Japonesa....

Encontraremos la etiqueta pegada en el interior del casco.

En la misma debemos encontrar el siguiente código

JIS T 8133 : 2000.

La etiqueta debe estar sin manipular.



Para cascos con normativa USA....

Encontraremos la etiqueta pegada en el interior del casco.

En la misma debemos encontrar en el fondo de la pegatina el código

SNELL M 2005

La etiqueta debe estar sin manipular.



Nota: La Británica BS6658 y Australiana AS1698 no están en las lista de homologación FIM/RFME.

REGLAMENTO RFME CARBURANTES 2008

Art. 2.10 CARBURANTE, MEZCLAS CARBURANTE / ACEITE

Todas las motocicletas deben ser alimentadas con carburante sin plomo, tal como generalmente se entiende este término.

2.10.1 Propiedades Físicas para el carburante sin plomo.

2.10.1.1 El carburante sin plomo debe estar de acuerdo con las especificaciones de la F.I.M.

2.10.1.2 El carburante sin plomo estará de acuerdo con la especificación de la F.I.M. si:

a) Respetar las características siguientes:

Propiedad	Unidades	Mín.	Máx.	Método de Control
RON		95,0	102,0	ISO 5164
MON		85,0	90,0	ISO 5163
Oxígeno	% mm.		2,7	ASTM D 5622 ASTM D 4815 (1)
Nitrógeno	% m/m		0,2	ASTM D 4629
Benceno	% v/v		1,0	EN 238
RVP	kPa		90	EN 12
Plomo	g/l		0,005	EN 237 (2)
Densidad a 15 ⁰ C	Kg/m ³	720,0	775,0	ASTM D 4052
Estabilidad de la oxidación	Minutos	360,0		ASTM D 525
Goma existente	mg/100ml		5,0	EN ISO 6246
Azufre	mg/kg		50	ASTM D 5453
Corrosión del cobre	tasa		C1	ISO 2160
Destilación:				
A 70 ⁰ C	% v/v	22,0	50,0	ISO 3405
A 100 ⁰ C	% v/v	46,0	71,0	ISO 3405
A 150 ⁰ C	% v/v	75,0		ISO 3405
Punto ebullición final	⁰ C		210,0	ISO 3405
Residuo	% v/v		2,0	ISO 3405
Apariencia		Claro y brillante		Inspección visual
Olefinas	% v/v		18,0	ASTM D 1319 (3)
Aromáticos	% v/v		35,0	ASTM D 1319 (3)
Total diolefinas	% m/m		1,0	GCMS / HPLC

Notas:

1. Podrá igualmente referirse a los métodos de acoplamiento GC/MS para un examen detenido del cromatograma.
2. El tenedor en compuestos oxígenos será tomado en cuenta para corregir las concentraciones en olefinas y aromáticos de acuerdo con el párrafo 13.2 de la norma ASTM D 1319:1998.

El método de control para las olefinas y aromáticos de las mezclas de 2 tiempos se efectuará por cromatografía de gases. En caso de controversia, será utilizado el método de control señalado en la norma EN 228:2000.

- b) El total de los componentes individuales de hidrocarburos presentes en concentraciones inferiores al 5% debe constituir, al menos, el 30% m/m del carburante. El método de control será la cromatografía de gases y/o por GC/MS.
- c) La concentración total de naftenos, olefinas y aromáticos clasificados por cada grupo clasificado por número de átomos de carbono no excederán los valores que se citan en la siguiente tabla:

%	C4	C5	C6	C7	C8	C9+
Naftenos:	0	5	10	10	10	10
Olefinas:	5	20	20	15	10	10
Aromáticos:	-	-	1,2	35	35	30

La concentración total en naftenos bicíclicos y en olefinas bicíclicas no podrá exceder el 1% (m/m). El método de control utilizado será la cromatografía de gases.

- d) Sólo se permiten los compuestos oxigenados siguientes:
Metanol, etanol, iso-propil alcohol, iso-butyl alcohol, metil terciario-butyl eter, etil terciario-butyl eter, terciario amil-metil eter, di-isopropil eter, normal-propil alcohol, terciario-butyl alcohol, normal-butyl alcohol, secundario butyl-alcohol.
- e) La concentración en manganeso no puede ser superior a 0,005 g/l. Actualmente esta tolerancia está únicamente destinada a cubrir el riesgo potencial de una posible contaminación menor por otros carburantes. El carburante no contendrá ninguna sustancia que sea susceptible de una reacción exotérmica en ausencia de oxígeno externo.
Las gasolinas de sustitución de los con plomo, aunque básicamente no contengan plomo, no pueden considerarse una alternativa al uso de gasolina sin plomo. Estas gasolinas pueden contener aditivos inaceptables, incompatibles con los Reglamentos F.I.M. que regulan los carburantes.
- f) Para las mezclas 2 tiempos, se autorizan las siguientes tolerancias para las especificaciones de carburante:

· Densidad a 15°C	_30kg/m3
· Residuo de destilación	No controlado

2.10.3 Aire

En tanto que oxidante, sólo el aire ambiente puede ser mezclado con el carburante.

2.10.4 Primeros Controles

2.10.4.1 En todos los Campeonatos y Trofeos R.F.M.E., la R.F.M.E. puede solicitar controles de carburante antes, o bien en el momento de la entrega, en una manifestación en la que dichos carburantes son utilizados.

2.10.4.2 La R.F.M.E. puede solicitar a cualquier persona u organización, siendo un suministrador en potencia de carburante, que someta una muestra para controlar su conformidad con las especificaciones de carburante

2.10.5 Muestreo y Control de Carburante

1. El Comisario Técnico nombrado por la RFME es el único responsable de la administración y de la supervisión durante la toma de muestras del carburante.
2. Las motocicletas seleccionadas para los controles de carburante serán normalmente entre las tres primeras y serán, consecuentemente, hechas en el "parque cerrado" donde los depósitos de gasolina serán desmontados para los controles de peso (si los hay).
3. Otras motocicletas serán seleccionadas por sorteo para los controles de carburante.



- Un Comisario Técnico informará a cada piloto en el momento de finalizar la carrera (o manga) y éste deberá seguirle inmediatamente hacia el “parque cerrado”.
4. El carburante a controlar será traspasado a dos botellas (2 muestras de máximo un litro cada una, marcadas “A” y “B” e identificadas con la referencia de la motocicleta de la cual se ha tomado la muestra. Las botellas serán cerradas, precintadas y etiquetadas por el Comisario Técnico nombrado por la RFME.
 5. Exclusivamente podrán utilizarse botellas nuevas en los controles de carburante y exclusivamente materiales nuevos podrán utilizarse para el trasvase del carburante.
 6. El Formulario de Declaración de Muestra de carburante se rellenará inmediatamente, e indicará todas las informaciones tal que presentadas en la hoja de ejemplo, comprendiendo la identidad del piloto y de la motocicleta, la fecha, el lugar y la hora de la toma de las muestras. Un responsable del equipo firmará estas declaraciones una vez verificado que todas las informaciones son correctas.
 7. La muestra “A” se enviará al laboratorio contratado por la RFME, acompañada de un ejemplar de la Declaración de Muestra de carburante. Los costos generados por los análisis de la muestra “A” serán a cargo de la RFME.
 8. La muestra “B” será enviada a la RFME y conservada en caso de reclamación y/o solicitud de contra-análisis por el laboratorio contratado por la RFME. Los costos generados por los análisis de la muestra “B” serán a cargo del equipo en cuestión.
 9. Las dos muestras serán transportadas por un recadero concertado.
 10. El laboratorio debe transmitir los resultados de los análisis a la RFME, a la mayor brevedad posible, desde la recepción de las muestras y antes del viernes por la tarde de la manifestación siguiente del mismo Campeonato.
 11. En el caso de que no sean conformes, la RFME debe, a la mayor brevedad posible, desde la recepción de los resultados, informar al Delegado de la especialidad y a los representantes del piloto/del equipo en cuestión.
En el caso de que se solicite un contra-análisis, con la muestra “B”, debe ser solicitada por el equipo a la RFME en las 48 horas siguientes a la recepción de la notificación de los resultados del control en laboratorio de la muestra “A”.
 12. Un representante de la RFME estará presente durante el control de la muestra “B” para confirmar la identificación y la calidad del precinto de esta muestra “B”.
Cualquier infracción a las especificaciones del carburante FIM conllevará automáticamente la exclusión del participante para toda la manifestación. El resultado del análisis (muestra “A” o “B”) más favorable al participante será tomada en cuenta.
 13. La RFME puede ordenar y autorizar “métodos de control in situ”, que se efectuarán de acuerdo con el sistema ASTM para la detección de una sola característica en una muestra de carburante.
 14. Cuando un control de carburante es ordenado por el jurado, debido a una reclamación, la parte perdedora se hará cargo de todos los gastos del control de carburante o una parte de ellos fijada por el Jurado.

2.10.6 Almacenamiento de gasolina

La gasolina sólo puede almacenarse en contenedores metálicos precintables, en el box del equipo participante.

Equipamiento antiincendios, personal y dispositivos de protección deben estar en conformidad con los requisitos impuestos por los reglamentos y las autoridades locales.

El organizador debe contar con extintores de un tamaño y tipo aprobados por los reglamentos locales, y disponibles para cada participante en el área de boxes.



2.10.7 Agentes de enfriamiento

Los únicos líquidos de enfriamiento autorizados, a parte del aceite de lubricación, serán el agua o el agua mezclada con alcohol etílico.



REGLAMENTO PESOS

Categorías Challenge 80cc , Pre – 125 , 125 GP

PESOS

Se autorizan el siguiente peso mínimo:

Pre -125:	128 Kg	motocicleta + piloto
Challenge 80 cc:	118 Kg	motocicleta + piloto
125 GP.:	136 Kg	motocicleta + piloto

No hay tolerancia.

Para llegar al peso mínimo, puede utilizarse lastre.

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

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



Reglament Tècnic base per l'homologació d'un model de motocicleta per participar a la categoria Challenge 80cc

1 - Els fabricants interessats en l'homologació d'un model de motocicleta han de complir els següents requisits:

- Realització d'un mínim de 15 unitats del model homologat.
- Comercialització del model homologat a un preu inferior als 7000€.
- Compromís del fabricant de donar un total suport al control i verificació durant el campionat.
- El fabricant interessat ha de comunicar la intenció de voler participar al campionat un mes avanç de la primera cursa per poder realitzar l'homologació de la motocicleta.

2 - Requisits base :

- A de ser una motocicleta de velocitat, carenats complets amb banyera.
- Motor de 80cc / 2 temps.
- Potència del motor a la roda màxima de 23CV.
- Pes Superior a 70 Kgr.
- Llanta de 17", pneumàtics lliures.
- El sistema d'embragatge i canvi ha de ser mecànic, sense cap ajut elèctric o electrònic.
- Cada model de motocicleta es permetran 2 relacions úniques de canvi per tot el campionat.
- No es permès l'ús de qualsevol peça provinent de 125GP.
- Es prohibit utilitzar carboni o titani.
- No esta permès l'ús de telemetria, es permet exclusivament l'adquisició de les dades següents : revolucions motor, temperatura motor i posició GPS (Sempre i quant la motocicleta estigui homologada amb aquests).
- La geometria ha de ser la original homologada per el fabricant.
- Es permet l'homologació d'una sola corba d'encesa sent obligatori entregar a l'organització un CDI amb aquesta. El CDI corresponent ha de permetrà la seva substitució fàcilment.
- El fabricant ha d'entregar un dossier amb totes les mides de xassís i de motor amb les toleràncies permeses per un manteniment d'us normal.
- Durant l'any si algú fabricant vol realitzar alguna evolució d'alguna peça ha de presentar-la per ser autoritzada dins la fitxa d'homologació.
- Complir amb els reglaments de seguretat FCM, FMCV, RFME, FIM.

3 – Models homologats per l'any 2008.

.....



4 – Especificacions de la motocicleta

TOT EL QUE NO ESTIGUI PRECISAT EN AQUEST REGLAMENT ESTA TOTALMENT PROHIBIT.

4.1 Geometria

Ha de ser l'original, no es permet cap modificació.

4.2 Xassís - Subxassís

Original, no es permès cap modificació excepte per realitzar una reparació.

4.2.1 Estreps

Els estreps son lliures.

El punt de fixació dels suport dels estreps a de ser l'original.

4.2.2 Manillars

Ha de ser l'original, el conjunt accelerador, manetes amb els seus cablejat corresponent son lliures (això no inclou la bomba de fre).

4.3 Suspensions

4.3.1 Forquilla

Original lliure preparació.

4.3.2 Amortiguador de direcció

Lliure

4.3.3 Amortiguador posterior

Original lliure preparació, suports originals, els punts de fixació han de ser els originals sense cap modificació.

5. Frens

Les manetes son lliures

La bomba de fre ha de ser l'original

Els conductes de fre son lliures

Les pinces de fre han de ser les originals

Els discs lliures de material fèrric

Les pastilles de fre son lliures

No s'autoritza cap conducte addicional d'aire

6. Rodes i pneumàtics

Llantes originals, no es permet cap modificació.

Pneumàtics lliures marca i model, no es permès realitzar treballs manuals sobre els pneumàtics.

7. Carenats

Imatge, subjeccions i mides originals, obligatori els palafangs, solsament es permet reparar-los.

No es permet cap tipus de forats addicionals.

8 . Dipòsit

Original, l'interior es obligatori que estigui forat de mousse, preferentment EXPOSAFE o similar.

El tap ha de ser l'original sense cap modificació.

9. Instal·lació elèctrica

No es permesa cap modificació

Bateria, lliure sempre i quan les característiques inclòs el pes siguin iguals a l'original.

10. Radiador/s

Originals, no es permet cap modificació.

11. Caixa d'aire i conductes d'admissió

El sistema d'admissió d'aire, tuberes, caixa de filtre no es permès modificar ni eliminar cap element dels homologats.

Les laminees son lliures.

El filtre d'aire es lliure, es pot eliminar.

12. Sistema d'alimentació de carburant

Original sent lliures els xicles i reglatges.



La bomba de gasolina ha de ser l'original sense cap modificació.
Les papallones han de ser originals sense cap modificació.

13. Motor i canvi de velocitats.

Ha de ser l'homologat sense cap tipus de modificació.

Tots aquells recanvis que el fabricant consideri opcionals o de models anteriors es relacionaran a la fitxa d'homologació i seran autoritzats.



NORMATIVA BANCO DE POTENCIA - 2008

Campeonato Mediterráneo de Velocidad

El banco de potencia esta disponible para que los técnicos de la carrera puedan realizar las verificaciones oportunas al finalizar las tandas de éntrenos y carrera, opcionalmente el banco estará disponible para cualquier participante previo pago en la oficina del promotor de 25€, solamente se puede realizar una sola prueba voluntaria y de pago durante el sábado y domingo.

El viernes si esta disponible el banco de 17h a 20h se podrán realizar pruebas voluntarias previo pago de 25€ por motocicleta y prueba.

Todo participante si es requerido por los técnicos tiene la obligación de poner la moto en el banco de potencia, en caso contrario quedará excluido.

La clasificación de la motocicleta no será valida hasta realizar la prueba en el banco de potencia, si no es posible realizar la prueba, en entrenamientos perderá sus tiempos y en carrera será excluido.

Toda motocicleta que sobre pase la potencia indicada (Challenge 80cc máximo de 23 CV - PRE-125 máximo de 32 CV) en entrenamientos perderá sus tiempos y en carrera será excluido.

Solo esta permitido la presencia de una persona como representante del piloto durante la prueba no siendo accesible para otras personas.



Reglament Tècnic base per l'homologació d'un model de motocicleta per participar a la categoria PRE-125

1 - Els fabricants interessats en l'homologació d'un model de motocicleta han de complir els següents requisits:

- Realització d'un mínim de 15 unitats del model homologat.
- Comercialització del model homologat a un preu inferior als 9000€.
- Compromís del fabricant de donar un total suport al control i verificació durant el campionat.
- El fabricant interessat ha de comunicar la intenció de voler participar al campionat un mes avanç de la primera cursa per poder realitzar l'homologació de la motocicleta.

2 - Requisits base :

- A de ser una motocicleta de velocitat, carenats complets amb banyera.
- Motor de 125cc / 2 temps.
- Potència del motor a la roda màxima de 32CV.
- Pes Superior a 80 Kgr.
- Llanta de 17", pneumàtics lliures.
- El sistema d'embragatge i canvi ha de ser mecànic, sense cap ajut elèctric o electrònic.
- Cada model de motocicleta es permetran 2 relacions úniques de canvi per tot el campionat.
- No es permès l'ús de qualsevol peça provinent de 125GP.
- Es prohibit utilitzar carbono o titani.
- No esta permès l'ús de telemetria, es permet exclusivament l'adquisició de les dades següents : revolucions motor, temperatura motor i posició GPS (Sempre i quant la motocicleta estigui homologada amb aquests).
- La geometria ha de ser la original homologada per el fabricant.
- Es permet l'homologació d'una sola corba d'encesa sent obligatori entregar a l'organització un CDI amb aquesta. El CDI corresponent ha de permetrà la seva substitució fàcilment.
- El fabricant ha d'entregar un dossier amb totes les mides de xassís i de motor amb les toleràncies permeses per un manteniment d'us normal.
- Durant l'any si algú fabricant vol realitzar alguna evolució d'alguna peça ha de presentar-la per ser autoritzada dins la fitxa d'homologació.
- Complir amb els reglaments de seguretat FCM, FMCV, RFME, FIM.

3 – Models homologats per l'any 2008.

.....



4 – Especificacions de la motocicleta

TOT EL QUE NO ESTIGUI PRECISAT EN AQUEST REGLAMENT ESTA TOTALMENT PROHIBIT.

4.1 Geometria

Ha de ser l'original, no es permet cap modificació.

4.2 Xassís - Subxassís

Original, no es permès cap modificació excepte per realitzar una reparació.

4.2.1 Estreps

Els estreps son lliures.

El punt de fixació dels suport dels estreps a de ser l'original.

4.2.2 Manillars

Ha de ser l'original, el conjunt accelerador, manetes amb els seus cablejat corresponent son lliures (això no inclou la bomba de fre).

4.3 Suspensions

4.3.1 Forquilla

Original lliure preparació.

4.3.2 Amortiguador de direcció

Lliure

4.3.3 Amortiguador posterior

Original lliure preparació, suports originals, els punts de fixació han de ser els originals sense cap modificació.

5. Frens

Les manetes son lliures

La bomba de fre ha de ser l'original

Els conductes de fre son lliures

Les pinces de fre han de ser les originals

Els discs lliures de material fèrric

Les pastilles de fre son lliures

No s'autoritza cap conducte addicional d'aire

6. Rodes i pneumàtics

Llantes originals, no es permet cap modificació.

Pneumàtics lliures marca i model, no es permès realitzar treballs manuals sobre els pneumàtics.

7. Carenats

Imatge, subjeccions i mides originals, obligatori els palafangs, solsament es permet reparar-los.

No es permet cap tipus de forats addicionals.

8 . Dipòsit

Original, l'interior es obligatori que estigui forat de mousse, preferentment EXPOSAFE o similar.

El tap ha de ser l'original sense cap modificació.

9. Instal·lació elèctrica

No es permesa cap modificació

Bateria, lliure sempre i quan les característiques inclòs el pes siguin iguals a l'original.

10. Radiador/s

Originals, no es permet cap modificació.

11. Caixa d'aire i conductes d'admissió

El sistema d'admissió d'aire, tuberes, caixa de filtre no es permès modificar ni eliminar cap element dels homologats.

Les laminees son lliures.

El filtre d'aire es lliure, es pot eliminar.

12. Sistema d'alimentació de carburant

Original sent lliures els xicles i reglatges.



La bomba de gasolina ha de ser l'original sense cap modificació.
Les papallones han de ser originals sense cap modificació.

13. Motor i canvi de velocitats.

Ha de ser l'homologat sense cap tipus de modificació.

Tots aquells recanvis que el fabricant consideri opcionals o de models anteriors es relacionaran a la fitxa d'homologació i seran autoritzats.



Anexo Numero 1 Reglamento Técnico PRE-125

Añadir en el punto telemetria.

- Se permite el uso de los sensores de temperatura de escape y de la posición del puño del acelerador.



Reglamento técnico SERIES 600 - 2008

INTRODUCCIÓN

Las motocicletas destinadas a los Campeonatos territoriales Series 600 se basan en las motocicletas de producción reciente o actual y disponibles en el mercado a través de las redes de venta habituales del fabricante.

2.5 ESPECIFICACIONES DE LA CLASE SERIES 600

Estos reglamentos están destinados a autorizar distintas modificaciones en la motocicleta homologada únicamente en bien de la seguridad, de una reducción de costos (para la competición) y de una limitación de potencia.

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

Las motocicletas Series 600 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 frontal, laterales y trasera y el perfil de las motocicletas Series 600 deben (salvo indicación contraria) ser conformes a la forma homologada (originalmente producida por el constructor).

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

2.5.1 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.

2.5.2 PESOS MÍNIMOS

Peso mínimos

600 cc cuatro cilindros 162 kg

675 cc Tres cilindros 170 kg

750 cc dos cilindros 170 kg

En el momento de la verificación final al terminar la carrera, las máquinas verificadas serán pesadas tal como hayan finalizado la carrera. (comprendido el depósito)

El peso límite establecido debe ser neto y en las condiciones en las que la motocicleta ha finalizado la carrera; no se le puede añadir nada a la máquina, ni agua, ni aceite, ni combustible o neumáticos.

Se autoriza una tolerancia del 1Kgr en el peso de la motocicleta en los pesajes posteriores al de la verificación técnica inicial.

Durante las sesiones de entrenamientos, se podrá solicitar a cualquier piloto que presente su motocicleta a una verificación del peso en el pit lane (Esto se hará de manera tal que el piloto o el equipo sean molestados lo menos posible pero, de todos modos, el piloto o el equipo debe someterse a estos controles).



2.5.3 Colores de las placas porta números.

Los colores de fondo de la placa y de los números en SERIES600 son:

- Fondo: Amarillo
- Números: Negro Mate
- Las dimensiones de todas las cifras en la placa frontal son:
 - Altura mínima : 160mm
 - Anchura mínima: 80mm
 - Anchura mínima del trazo: 25mm
- Las dimensiones de todas las cifras en la placas laterales son:
 - Altura mínima : 120mm
 - Anchura mínima: 60mm
 - Anchura mínima del trazo: 25mm

En cada motocicleta se colocarán tres placas porta números. La placa frontal debe estar colocada en el centro del frontal del carenado o ligeramente ladeado hacia el lado en el que está situado el cronometraje oficial.

Las placas laterales deben estar colocadas en la parte posterior derecha e izquierda del colín o del carenado.

En los carenados/colines de color claro, habrá un ribete en negro de una anchura mínima de 8mm alrededor del fondo blanco.

En el caso de discusión referente a la legibilidad de los números, la decisión del Comisario Técnico será final.

2.5.4 Restricción del conducto de admisión

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

2.5.5 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).

2.5.6 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

2.5.6.1 Chasis y parte posterior del chasis

El chasis debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

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 producidas originalmente por el fabricante para la motocicleta homologada.

La parte trasera del chasis (subchasis) debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

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.



2.5.6.2 Horquilla delantera

Las horquillas deben mantenerse igual que las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.

Las partes internas Standard de origen de las horquillas pueden modificarse.

Pueden instalarse equipos (kits) de amortiguación o válvulas provenientes del servicio post-venta

Los muelles de la horquilla pueden remplazarse.

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

Las "T" de horquilla, platina (s) superior (es), y cualquier puente de unión deben mantenerse igual a las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.

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.

2.5.6.3 Brazo de suspensión posterior (brazo oscilante)

El brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual que el producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

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

Cualquier articulación del brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

El sistema de tensión de cadena puede modificarse o cambiarse.

Los 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. Se puede añadir al brazo oscilante un sistema de puntos de anclaje que sirva para mantener en su sitio a las pinzas de los frenos posterior.

2.5.6.4 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 o los amortiguador (es) de la suspensión posterior pueden cambiarse.

El conjunto director de la suspensión posterior (articulaciones, bieletas, etc) debe mantenerse igual que el originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada.

2.5.6.5 Ruedas

Las llantas deben mantenerse igual a las originalmente producidas por el fabricante en el momento de la venta por la red de concesionarios y agentes para la motocicleta homologada.

El mando del cuenta kilómetros puede retirarse y remplazarse por un separador de rueda (casquillo,...)

Si la rueda posterior incluye un sistema de amortiguación de transmisión, este último deberá mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

Los ejes o pasadores delantero y trasero deben mantenerse igual que los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada.

El diámetro de la rueda y la anchura de la llanta deben mantenerse igual a los originalmente homologados.

2.5.6.6 Frenos

Los discos de frenos delantero y posterior pueden cambiarse pero deben mantener las pinzas y su anclaje original. Y el montaje original. Sin embargo, el diámetro exterior, la forma 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.

Las pinzas de los frenos delantero y posterior al igual que 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 debe mantenerse igual a la originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada.

La bomba posterior debe mantenerse igual a la originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada.



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.

2.5.6.7 Neumáticos.

Los neumáticos deben ser de tipo totalmente de molde con todas las indicaciones en el lateral del neumático para venta comercial al público. Se deberán utilizar neumáticos tipo W.

La profundidad del perfil debe ser de al menos 2,5mm en toda la anchura de la banda de rodamiento del neumático durante la verificación antes de la carrera.

Los neumáticos deben tener una tasa de corte del 96% positivo y de al menos 4% negativo (relación entre superficie y esculpido). La distancia máxima del borde externo del neumático hasta el 50% del perfil es de 35mm. Los neumáticos de lluvia deben ser totalmente de molde. Los neumáticos recortados a mano están prohibidos. Los neumáticos de lluvia deben llevar la indicación "Not for Highway Use" ó "NHS".

Se prohíbe cualquier modificación o tratamiento (corte, rayado,...)

En caso de problema técnico será el Comisario Técnico quién decidirá.

2.5.6.8 Reposapies y mandos de pie.

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

Los reposapies 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 reposapie debe acabar en un radio esférico pleno de al menos 8mm (ver diagramas A y C).

Los reposapies metálicos no abatibles deben acabar con un tapón en plástico, Teflón o cualquier otro material equivalente, fijado de forma permanente y de un radio mínimo de 8 mm.

2.5.6.9 Manillares y mandos manuales

Los manillares, mandos manuales y palancas pueden reemplazarse (no se incluye en esto la bomba del freno).

Los manillares y los mandos manuales pueden desplazarse

El interruptor (de contacto) del arranque eléctrico y el interruptor de paro de motor deben estar colocados en el manillar.

2.5.6.10 Carenado.

a- El carenado y los guardabarros delanteros deben ser los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada.

b- El carenado puede reemplazarse por contratipos accesorios a las piezas de origen. El material puede cambiarse. Se autoriza la utilización de materiales en carbono o en Kevlar.

c- El tamaño y las dimensiones deben ser los mismos de los accesorios originales sin ningún añadido o eliminación de los elementos diseñados.

d- La cúpula puede reemplazarse únicamente por un material transparente.

e- El conjunto de tornillos que aguantan los instrumentos en el carenado puede reemplazarse. Todos los demás soportes del carenado pueden modificarse o reemplazarse

f- Los conductos de aire originales entre el carenado y la caja de aire pueden modificarse o reemplazarse.

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

h- 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.

i- El carenado inferior deberá incluir un máximo de dos agujeros de 25mm. Estos agujeros deben permanecer cerrados mediante un tapón en caso de pista seca y deben abrirse únicamente en caso de lluvia.

j- 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.

k- El guardabarros delantero debe ser igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

l- El guardabarros delantero puede reemplazarse por contratipos accesorios a las piezas originales.



- m- El guardabarros delantero puede desplazarse para aumentar el espacio libre del neumático.
- n- El guardabarros posterior fijado en el brazo oscilante debe ser igual al producido por el fabricante para la motocicleta homologada.
- o- El guardabarros posterior fijado en el brazo oscilante puede remplazarse por contratipos accesorios a las piezas originales.
- p- El guardabarros posterior existente bajo el sillín puede retirarse. Un guardabarros puede fijarse directamente en el brazo oscilante (no podrá cubrir más de 120 grados de la rueda).
- q- Todos los bordes expuestos (vivos) deben redondearse.

2.5.6.11 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.

2.5.6.12 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.

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.

2.5.6.13 Haces eléctricos

Los haces de cables deben de ser los originales.

Se autoriza el corte de corriente de los haces de cables.

2.5.6.14 Batería

Las batería debe ser igual a la original (medidas, peso, capacidad)

2.5.6.15 Radiador y radiadores de aceite

No se autoriza ninguna modificación.

2.5.6.16 Caja de aire

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

El elemento filtrante no puede suprimirse.

Los tubos de drenaje o de aspiración deben estar cerrados (precintados).

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 no pueden modificarse.



2.5.6.18 Sistema de inyección de carburante

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

Los aislantes de los cuerpos de admisión pueden modificarse.

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

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.

2.5.6.19 Alimentación de carburante

Los conductos de gasolina pueden reemplazarse.

Pueden utilizarse conectores rápidos (quick connectors) o conectores rápidos de freno.

Los vaporizadores de salida al aire pueden reemplazarse.

Pueden añadirse filtros de carburante.

El grifo de gasolina debe permanecer tal como el originalmente producido por el fabricante.

2.5.6.20 Culata

La culata debe ser la original sin modificar.

2.5.6.21 Árbol de levas

El sistema de distribución debe mantenerse igual al homologado

El tiempo de apertura es libre, pero el recorrido debe ser igual al del modelo homologado.

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

2.5.6.22 Piñones de los árboles de levas

Los piñones deben ser los originales sin modificar.

2.5.6.23 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.

2.5.6.24 Bombas de aceite , bombas de agua y racores de aceite

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

Los tubos de aceite pueden modificarse o reemplazarse. Los racores de aceite bajo presión, si son sustituidas, deben estar fabricados en metal reforzado y tener tapones matrizados o fileteados.

Las partes internas de la bomba de agua pueden cambiarse o modificarse. La relación de conducción puede cambiarse. La apariencia exterior debe mantenerse igual que la homologada.

2.5.6.25 Bielas

Las bielas deben mantenerse igual que las homologadas.

No está autorizado ningún bruñido ni aligeramiento.

2.5.6.26 Pistones

Los pistones deben mantenerse igual que los homologados.

No está autorizado ningún bruñido ni aligeramiento.

2.5.6.27 Aros de pistón

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

2.5.6.28 Ejes de pistón y clips

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

2.5.6.29 Cilindros

Los cilindros deben mantenerse igual que los homologados.



Sólo se autorizan las modificaciones siguientes:

La superficie del lado plano de apoyo de la culata puede mecanizarse para permitir el ajuste de la relación de compresión o aplanar para reparar una deformación de la superficie de la camisa del cilindro. Los materiales homologados y las piezas coladas para los cilindros deben utilizarse. El acabado de superficie de la camisa debe mantenerse igual que el de la motocicleta homologada. La cilindrada debe ser igual que la homologada.

2.5.6.30 Carter motor – Carter anexos (tapas de carter, encendido, embrague)

Los carter motor deben mantenerse igual a los homologados. No se autoriza ninguna modificación (incluyendo la pintura, el pulido y el aligeramiento)

Los otros carter deben fabricarse con un material igual al homologado..

Todos los carter que contengan aceite y que puedan entrar en contacto con la pista como consecuencia de una caída tendrán que estar protegidos por un segundo carter hecho de un material compuesto como el carbono o el Kevlar®

Los carter motor caja de cambio, de encendido, de embrague y del alternador pueden protegerse por medios suplementarios, ya sea mediante tapaderas de protección fabricadas en acero inoxidable o en compuesto de carbono/Kevlar.

En los carter de embrague en seco pueden hacerse agujeros para permitir una refrigeración suplementaria.

Pueden instalarse protecciones laterales adaptándose a la forma y reforzando los carter laterales. Estos protectores deben fabricarse en el mismo material y no pueden ser más ligeros que el material estándar

La tapadera del piñón de salida de caja puede retirarse.

El añadido de un cárter protector al piñón de salida de caja está autorizado.

2.5.6.31 Transmisión-caja de cambios.

No pueden modificarse las relaciones de la caja de cambios.

Las transmisiones primarias deben mantenerse igual que las homologadas.

No se autoriza ningún tipo de añadido a la caja de cambios o al mecanismo selector, tales como sistemas de cambio rápido de velocidades.

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

2.5.6.32 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.

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.

2.5.6.33 Encendido-Caja de control (CDI)

La caja de control de encendido (CDI) no puede modificarse ni cambiarse.

El corte de los haces eléctricos está autorizado.

Las bujías de encendido y sus hilos de alimentación pueden reemplazarse.

2.5.6.34 Generador (alternador)

El generador no puede modificarse.

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.

2.5.6.35 Sistema de escape

Los colectores deben ser los originales.

Se permite modificar o reemplazar el silenciador final.

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



cortantes.

Proteger el sistema de escape no está autorizado, con la excepción de las partes próximas al pie del piloto y de las partes del carenado que deben protegerse del calor.

El límite de nivel sonoro para las Series600 es de 100 dB/A (con una tolerancia de +/- 2dB/A al finalizar la carrera)

2.5.6.36 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.

2.5.7 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 cámara de aire (si se utiliza) o cualquier tipo de válvulas.
- Los contrapesos de equilibrado de ruedas pueden retirarse, cambiarse o añadirse.
- Se pueden utilizar rodamientos (de bolas, rodillos, cónicos, ...) de cualquier tipo o marca Juntas y materiales de juntas.
- Acabados de pintura y calcomanías de las superficies pintadas.

2.5.8 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 y separadores de rueda.
- 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.

2.5.9 Los siguientes elementos DEBEN retirarse :

- Los faros delanteros, luz trasera y los intermitentes (cuando no están integrados en el carenado). Las aperturas en el carenado deben recubrirse con un material adecuado.
- 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).

2.5.10 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
- Un dispositivo de control de corta-circuito automático debe instalarse , con el fin de que sea controlable durante las verificaciones técnicas.
- Todos los tapones de vaciado deben estar precintados con cable de precintar. 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 de deben estar provistas de un sistema de reciclaje cerrado. Los aspiradores de aceite deben estar conectados y vaciarse en la caja de aire.
- Cuando una máquina está provista de tubos de aspiración o de drenaje , estos últimos deben funcionar por las salidas existentes. El sistema de reciclaje cerrado de origen debe mantenerse, ningún escape atmosférico directo está autorizado.
- Cuando una máquina está provista de aspiradores de aceite, la salida de estos debe hacerse en un recuperador que debe ser de fácil acceso y que debe vaciarse antes de la salida de la carrera.
- El radiador de aceite no puede montarse encima del o en el guardabarros posterior.
- La capacidad mínima del recuperador para los aspiradores de la caja de cambios será de 250cc y de 500cc para los aspiradores del motor.

2.5.11 EQUIPAMIENTO(S) SUPLEMENTARIO(S)

Esta totalmente prohibido añadir equipamientos suplementarios que no se encuentren en la motocicleta homologada (por ejemplo, toma de datos, ordenadores, equipos de grabación, ...).



REGLAMENTO TÉCNICO DEL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE VELOCIDAD MOTOCICLETAS DE SUPERSPORT 2008

INTRODUCCIÓN

Las motocicletas destinadas a los Campeonatos de España Supersport se basan en las motocicletas de producción reciente o actual y disponibles en el mercado a través de las redes de venta habituales del fabricante.

2.5 ESPECIFICACIONES DE LA CLASE SUPERSPORT

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

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

Las motocicletas de Supersport 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 frontal, laterales y trasera y el perfil de las motocicletas Supersport 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.

Una vez comenzados los entrenamientos oficiales, solamente podrá permanecer en el box la motocicleta verificada.

2.5.1 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.

2.5.2 PESOS MÍNIMOS

- <u>Peso mínimos</u>		
600 cc	cuatro cilindros	158 kg
675 cc	tres cilindros	162 Kg
750 cc	dos cilindros	166 Kg

En el momento de la verificación final al terminar la carrera, las máquinas verificadas serán pesadas tal como hayan finalizado la carrera. (comprendido el depósito)

El peso límite establecido debe ser neto y en las condiciones en las que la motocicleta ha finalizado la carrera; no se le puede añadir nada a la máquina, ni agua, ni aceite, ni combustible o neumáticos.

Se autoriza una tolerancia de 1 Kg sobre el peso mínimo establecido en la categoría en los pesajes posteriores al de la verificación técnica inicial.

Durante las sesiones de entrenamientos, se podrá solicitar a cualquier piloto que presente su motocicleta a una verificación del peso en el pit lane (Ésto se hará de manera tal que el piloto o el equipo sean molestados lo menos posible pero, de todos modos, el piloto o el equipo debe someterse a estos controles).

2.5.3 Colores de las placas porta números.

Los colores de fondo de la placa y de los números en Supersport son:

- Fondo: blanco (RAL 9010)
- Números: azul (RAL 5010)

Las dimensiones de todas las cifras en la placa frontal son:

- Altura mínima : 160mm
- Anchura mínima: 80mm
- Anchura mínima del trazo: 25mm



Las dimensiones de todas las cifras en las placas laterales son:

- Altura mínima : 120mm
- Anchura mínima: 60mm
- Anchura mínima del trazo: 25mm

En cada motocicleta se colocarán tres placas porta números. La placa frontal debe estar colocada en el centro del frontal del carenado o ligeramente ladeado, en el caso de que la toma de aire se encuentre en el centro del carenado. En este caso el número estará en el lado en el que está situado el cronometraje oficial.

Las placas laterales deben estar colocadas en la parte posterior derecha e izquierda del colín o del carenado.

En los carenados/colines de color claro, habrá un ribete en negro de una anchura mínima de 8mm alrededor del fondo blanco.

En el caso de discusión referente a la legibilidad de los números, la decisión del Comisario Técnico será final.

2.5.4 Restricción del conducto de admisión

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

2.5.5 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).

2.5.6 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

2.5.6.1 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.

La parte trasera del chasis (subchasis) debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

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.

2.5.6.2 Horquilla delantera

Las horquillas deben mantenerse igual que las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.

Las partes internas Standard de origen de las horquillas pueden modificarse.



Pueden instalarse equipos (kits) de amortiguación o válvulas provenientes del servicio post-venta.

Los muelles de la horquilla pueden remplazarse.

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

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

Los acabados de superficie originales de los tubos y de las botellas pueden cambiarse. Se autorizan tratamientos suplementarios de las superficies.

Las "T" de horquilla, platina (s) superior (es), y cualquier puente de unión deben mantenerse igual a las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.

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.

2.5.6.3 Brazo de suspensión posterior (brazo oscilante)

El brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual que el producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

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

Cualquier articulación del brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

El sistema de tensión de cadena puede modificarse o cambiarse.

Los 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. Se puede añadir al brazo oscilante un sistema de puntos de anclaje que sirva para mantener en su sitio a las pinzas de los frenos posterior.

2.5.6.4 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 o los amortiguador (es) de la suspensión posterior pueden cambiarse.

El conjunto director de la suspensión posterior (articulaciones, bieletas, etc) debe mantenerse igual que el originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada.

2.5.6.5 Ruedas.

Las llantas deben mantenerse igual a las originalmente producidas por el fabricante en el momento de la venta por la red de concesionarios y agentes para la motocicleta homologada.

El mando del cuenta kilómetros puede retirarse y reemplazarse por un separador de rueda (casquillo,...)

Si la rueda posterior incluye un sistema de amortiguación de transmisión, este último deberá mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

Los ejes o pasadores delantero y trasero deben mantenerse igual que los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada.

El diámetro y la anchura de la llanta deben mantenerse igual a los originalmente homologados.

2.5.6.6 Frenos

Los discos de frenos delantero y posterior pueden cambiarse pero deben mantener las pinzas y su anclaje original.



Y el montaje original. Sin embargo, 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.

Las pinzas de los frenos delantero y posterior al igual que 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 debe mantenerse igual a la originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada.

La bomba posterior debe mantenerse igual a la originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada.

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.

2.5.6.7 Neumáticos.

Los neumáticos deben ser de tipo totalmente de molde con todas las indicaciones en el lateral del neumático para venta comercial al público. Se deberán utilizar neumáticos tipo W.

La profundidad del perfil debe ser de al menos 2,5mm en toda la anchura de la banda de rodadura del neumático durante la verificación antes de la carrera.

Los neumáticos deben tener una tasa de corte del 96% positivo y de al menos 4% negativo (relación entre superficie y esculpido). La distancia máxima del borde externo del neumático hasta el 50% del perfil es de 35mm.

Se autorizan una (1) medida para el neumático delantero y dos (2) medidas para el neumático trasero. Cada medida, delantera y trasera, deberá encontrarse con el mismo dibujo de cubierta que los neumáticos comerciales existentes en el mercado para uso en carretera.

La RFME concederá la aprobación. Los fabricantes deberán someter los neumáticos a la aprobación 30 días antes de su primer uso. Asimismo deberán entregar una plantilla que permita comprobar el perfil y la profundidad.

En cada manifestación, durante los entrenamientos cronometrados y carrera, un máximo de cuatro (4) traseros y tres (3) neumáticos delanteros pueden ser usados.

Todos los neumáticos para ser usados estarán marcados y deben ser fácilmente identificables con una marca de color o un sistema numérico.

En la verificación técnica preliminar se entregarán a los equipos los adhesivos para marcar los neumáticos. Cada equipo será responsable de marcar sus neumáticos.

Los comisarios técnicos podrán realizar controles aleatorios durante todo el evento.

Si los pilotos reciben bandera roja durante una tanda por razones distintas a la voluntad del piloto, el director de carrera puede autorizar la utilización de un juego suplementario de neumáticos.



A criterio del piloto, los neumáticos de tipo “mojado” podrán ser usados sin límite de cantidad, no siendo preciso su marcado.

Los neumáticos de lluvia deben ser totalmente de molde. Los neumáticos recortados a mano están prohibidos. Los neumáticos de lluvia deben llevar la indicación “Not for Highway Use” ó “NHS”.

Se prohíbe cualquier modificación o tratamiento (corte, rayado,...)

En caso de problema técnico será el Jefe de Comisarios Técnicos quién decidirá.

2.5.6.8 Reposas 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 (ver diagramas A y C).

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

2.5.6.9 Manillares y mandos manuales.

Los manillares, el conjunto de acelerador/manetas, con sus cables correspondientes y mandos manuales pueden remplazarse (no se incluye en esto la bomba del freno). **Se podrá instalar un regulador para la leva del freno.**

Los manillares y los mandos manuales pueden desplazarse.

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.

2.5.6.10 Carenado.

a- El carenado y los guardabarros delanteros deben ser los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada.

b- 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.

c- El tamaño y las dimensiones deben ser los mismos de los accesorios originales sin ningún añadido o eliminación de los elementos diseñados.

d- La cúpula puede remplazarse únicamente por un material transparente.

e- El conjunto de tornillos que aguantan los instrumentos en el carenado puede reemplazarse. Todos los demás soportes del carenado pueden modificarse o reemplazarse

f- Los conductos de aire originales entre el carenado y la caja de aire pueden modificarse o remplazarse.

g- Los conductos de aire originales que entran en la caja de aire pueden modificarse o remplazarse.

h- 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.

i- 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.

j- 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.

k- El guardabarros delantero debe ser igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

l- El guardabarros delantero puede remplazarse por contratipos accesorios a las piezas originales.

m- El guardabarros delantero puede desplazarse para aumentar el espacio libre del neumático.

n- El guardabarros posterior fijado en el brazo oscilante debe ser igual al producido por el fabricante para la motocicleta homologada.,

o- El guardabarros posterior fijado en el brazo oscilante puede remplazarse por contratipos accesorios a las piezas originales.

p- El guardabarros posterior existente bajo el sillín puede retirarse. Un guardabarros puede fijarse directamente en el brazo oscilante (no podrá cubrir más de 120 grados de la rueda).

q- Todos los bordes expuestos (vivos) deben redondearse.

r – 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.

2.5.6.11 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.

2.5.6.12 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.



2.5.6.13 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.

2.5.6.14 Batería

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

2.5.6.15 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.

2.5.6.16 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.

Los tubos de drenaje o de aspiración deben estar cerrados (precintados).

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.

2.5.6.18 Sistema de inyección de carburante

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

Los aislantes de los cuerpos de admisión pueden modificarse.

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 trompas de admisión de aire (pabellones venturi) de longitud variable durante el funcionamiento del motor no están autorizados en los sistemas de inyección.

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

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



2.5.6.19 Alimentación de carburante

Los conductos de gasolina pueden reemplazarse.

Pueden utilizarse conectores rápidos (quick connectors) o conectores rápidos de freno.

Los vaporizadores de salida al aire pueden reemplazarse.

Pueden añadirse filtros de carburante.

El grifo de gasolina debe permanecer tal como el originalmente producido por el fabricante.

2.5.6.20 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. El peso de los retenedores de los muelles de las válvulas debe ser igual o mayor al original.

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.

2.5.6.21 Árbol de levas

El sistema de distribución debe mantenerse igual al homologado. El tiempo de apertura es libre, pero el recorrido debe ser igual al del modelo homologado.

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

2.5.6.22 Piñones de los árboles de levas

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

2.5.6.23 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.

2.5.6.24 Bombas de aceite, bombas de agua y racores de aceite

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

Los tubos de aceite pueden modificarse o reemplazarse. Los racores de aceite bajo presión, si son sustituidas,



deben estar fabricados en metal reforzado y tener tapones matrizados o fileteados.

Las partes internas de la bomba de agua pueden cambiarse o modificarse. La relación de conducción puede cambiarse. La apariencia exterior debe mantenerse igual que la homologada.

2.5.6.25 Bielas

Las bielas deben mantenerse igual que las homologadas.
No está autorizado ningún bruñido ni aligeramiento.

2.5.6.26 Pistones

Los pistones deben mantenerse igual que los homologados.

No está autorizado ningún bruñido ni aligeramiento.

2.5.6.27 Aros de pistón

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

2.5.6.28 Ejes de pistón y clips

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

2.5.6.29 Cilindros

Los cilindros deben mantenerse igual que los homologados.

Sólo se autorizan las modificaciones siguientes:

La superficie del lado plano de apoyo de la culata puede mecanizarse para permitir el ajuste de la relación de compresión o aplanar para reparar una deformación de la superficie de la camisa del cilindro.

Los materiales homologados y las piezas coladas para los cilindros deben utilizarse. El acabado de superficie de la camisa debe mantenerse igual que el de la motocicleta homologada. El acabado de la superficie del diámetro del cilindro debe ser como el homologado.

La cilindrada debe ser igual que la homologada.

2.5.6.30 Carters motor – Carters anexos (tapas de carters, encendido, embrague)

Los carters motor deben mantenerse igual a los homologados. No se autoriza ninguna modificación (incluyendo la pintura, el pulido y el aligeramiento)

Los otros carters deben fabricarse con un material igual al homologado..

Todos los carters que contengan aceite y que puedan entrar en contacto con la pista como consecuencia de una caída tendrán que estar protegidos por un segundo carter hecho de un material compuesto como el carbono o el Kevlar®, **aluminio o placas de acero y/o barras también estarán permitidas. Todos estos dispositivos deben estar diseñados para resistir choques repentinos y deben ser fijados correcta y seguramente.**

Los carters motor caja de cambio, de encendido, de embrague y del alternador pueden protegerse por medios suplementarios, ya sea mediante tapaderas de protección fabricadas en acero inoxidable o en compuesto de carbono/Kevlar®

En los carters de embrague en seco pueden hacerse agujeros para permitir una refrigeración suplementaria.

Pueden instalarse protecciones laterales adaptándose a la forma y reforzando los carters laterales. Estos protectores deben fabricarse en el mismo material y no pueden ser más ligeros que el material estándar

La tapadera del piñón de salida de caja puede retirarse.

El añadido de un cárter protector al piñón de salida de caja está autorizado.



2.5.6.31 Transmisión-caja de cambios.

Todas las relaciones de la caja de cambio pueden modificarse.

El número de marchas de 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.

2.5.6.32 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.

2.5.6.33 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.

2.5.6.34 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.

2.5.6.35 Sistema de escape

Los tubos y los silenciadores pueden modificarse o cambiarse. Los catalizadores pueden ser sustituidos o eliminados.

El número de la (s) salida (s) de escape final debe mantenerse igual que el homologado. La (s) salida (s) deben estar en el mismo lado que el modelo homologado.

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

Proteger el sistema de escape no está autorizado, con la excepción de las partes próximas al pie del piloto y de las partes del carenado que deben protegerse del calor.

El límite de nivel sonoro para las Supersport 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
600 cc.	5000 RPM	5500 RPM	6500 RPM	7000 RPM
750 cc.	5000 RPM	5500 RPM	6000 RPM	7000 RPM

2.5.6.36 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.

2.5.7 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.
- Se puede utilizar cualquier tipo de cámara de aire (si se utiliza) o cualquier tipo de válvulas.
- Los contrapesos de equilibrado de ruedas pueden retirarse, cambiarse o añadirse.
- Se pueden utilizar rodamientos (de bolas, rodillos, cónicos, ...) de cualquier tipo o marca Juntas y materiales de juntas.
- Acabados de pintura y calcomanías de las superficies pintadas.

2.5.8 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 y separadores de rueda.
- 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.

2.5.9 Los siguientes elementos DEBEN retirarse :

- Los faros delanteros, luz trasera y los intermitentes (cuando no están integrados en el carenado). Las aperturas en el carenado deben recubrirse con un material adecuado.
- 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).

2.5.10 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
- Un dispositivo de control de corta-circuito automático debe instalarse , con el fin de que sea controlable durante las verificaciones técnicas.
- Todos los tapones de vaciado deben estar precintados con cable de precintar. 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 de deben estar provistas de un sistema de reciclaje cerrado. Los aspiradores de aceite deben estar conectados y vaciarse en la caja de aire.
- Cuando una máquina está provista de tubos de aspiración o de drenaje , estos últimos deben funcionar por las salidas existentes. El sistema de reciclaje cerrado de origen debe mantenerse, ningún escape atmosférico directo está autorizado.
- Cuando una máquina está provista de aspiradores de aceite, la salida de estos debe hacerse en un recuperador que debe ser de fácil acceso y que debe vaciarse antes de la salida de la carrera.
- El radiador de aceite no puede montarse encima del o en el guardabarros posterior.
- La capacidad mínima del recuperador para los aspiradores de la caja de cambios será de 250cc y de 500cc para los aspiradores del motor.

2.5.11 EQUIPAMIENTO(S) SUPLEMENTARIO(S)

Pueden añadirse equipamientos suplementarios que no se encuentren en la motocicleta homologada (por ejemplo, toma de datos, ordenadores, equipos de grabación, ...).

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 esta permitido.

La telemetría no está autorizada.



REGLAMENTO TÉCNICO DEL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE VELOCIDAD MOTOCICLETAS DE EXTREME 2008

INTRODUCCIÓN

Las motocicletas destinadas a los Campeonatos de España Extreme se basan en las motocicletas de producción reciente o actual y disponibles en el mercado a través de las redes de venta habituales del fabricante.

2.7 ESPECIFICACIONES DE LA CLASE EXTREME

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

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

Las motocicletas de Extreme necesitan una homologación de la FIM de la clase Superstock. 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 frontal, laterales y trasera y el perfil de las motocicletas Extreme 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.

Una vez comenzados los entrenamientos oficiales, solamente podrá permanecer en el box la motocicleta verificada.

2.7.1 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.

2.7.2 Pesos Mínimos

- Peso mínimo: 170 kg

En el momento de la verificación final al terminar la carrera, las máquinas verificadas serán pesadas tal como hayan finalizado la carrera.

El peso límite establecido debe ser neto y en las condiciones en las que la motocicleta ha finalizado la carrera; no se le puede añadir nada a la máquina, ni agua, ni aceite, ni combustible o neumáticos.

Se autoriza una tolerancia de 1 Kg sobre el peso mínimo establecido en la categoría en los pesajes posteriores al de la verificación técnica inicial.

Durante las sesiones de entrenamientos, se podrá solicitar a cualquier piloto que presente su motocicleta a una verificación del peso en el pit lane (Ésto se hará de manera tal que el piloto o el equipo sean molestados lo menos posible pero, de todos modos, el piloto o el equipo debe someterse a estos controles).

2.7.3 Colores de las placas porta números.

Los colores de fondo de la placa y de los números en Extreme son:

- Fondo: blanco (RAL 9010)
- Números: negro mate (RAL 9005)

Las dimensiones de todas las cifras en la placa frontal son:

- Altura mínima : 160mm
- Anchura mínima: 80mm
- Anchura mínima del trazo: 25mm



Las dimensiones de todas las cifras en las placas laterales son:

- Altura mínima : 120mm
- Anchura mínima: 60mm
- Anchura mínima del trazo: 25mm

En cada motocicleta se colocarán tres placas porta números. La placa frontal debe estar colocada en el centro del frontal del carenado o ligeramente ladeado en el caso de que la toma de aire se encuentre en el centro del carenado. En este caso el número estará en el lado en el que está situado el cronometraje oficial.

Las placas laterales deben estar colocadas en la parte posterior derecha e izquierda del colín o del carenado.

En los carenados/colines de color oscuro, habrá un ribete en blanco de una anchura mínima de 8mm alrededor del fondo blanco.

En el caso de discusión referente a la legibilidad de los números, la decisión del Comisario Técnico será final.

2.7.4 Restricción del conducto de admisión

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

2.7.5 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).

2.7.6 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

2.7.6.1 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.

La parte trasera del chasis (subchasis) debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

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 máximo de 75 mm. y no sobresalir más de 30 mm. del carenado y adecuarse a la forma del mismo. No podrán instalarse estas protecciones en el área de los reposapiés.

2.7.6.2 Horquilla delantera

La estructura de las horquillas (ejes, puentes, brazos,...) deben mantenerse igual que las originalmente producidas



por el fabricante para la motocicleta homologada.

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

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 es libre.

Las "T" de horquilla, platina (s) superior (es), y cualquier puente de unión deben mantenerse igual a las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.

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.

2.7.6.3 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.

2.7.6.4 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.

El o los muelle (s) de la suspensión posterior pueden cambiarse.

2.7.6.5 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.

El mando del cuenta kilómetros puede retirarse y reemplazarse por un separador de rueda (casquillo,...)

2.7.6.6 Frenos

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.

2.7.6.7 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.

En cada manifestación, durante los entrenamientos cronometrados y en la carrera un máximo de cinco (5)



neumáticos traseros y cuatro (4) neumáticos delanteros, podrán utilizarse.

En la verificación técnica preliminar se entregarán a los equipos los adhesivos para marcar los neumáticos. Cada equipo será responsable de marcar sus neumáticos.

Los comisarios técnicos podrán realizar controles aleatorios durante todo el evento.

Si los pilotos reciben bandera roja durante una tanda por razones distintas a la voluntad del piloto, el director de carrera puede autorizar la utilización de un juego suplementario de neumáticos.

A criterio del piloto, los neumáticos de tipo "mojado" podrán ser usados sin límite de cantidad, no siendo preciso su marcado.

Todos los neumáticos para ser usados estarán marcados y deben ser fácilmente identificables con una marca de color o un sistema numérico.

En caso de problema técnico será el Comisario Técnico quién decidirá.

2.7.6.8 Reposas 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 (ver diagramas A y C).

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

2.7.6.9 Manillares y mandos manuales

Los manillares, el conjunto de acelerador/manetas, con sus cables correspondientes y mandos manuales pueden remplazarse (no se incluye en esto la bomba del freno). **Se podrá instalar un regulador para la leva del freno.**

Los manillares y los mandos manuales pueden desplazarse.

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.

2.7.6.10 Carenado.

a- El carenado y los guardabarros delanteros deben ser los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada.

b- 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.

c- El tamaño y las dimensiones deben ser los mismos de los accesorios originales sin ningún añadido o eliminación de los elementos diseñados.

d- La cúpula puede remplazarse únicamente por un material transparente.

e- El conjunto de tornillos que aguantan los instrumentos en el carenado puede reemplazarse. Todos los demás soportes del carenado pueden modificarse o reemplazarse.

f- Los conductos de aire originales entre el carenado y la caja de aire pueden modificarse o remplazarse.

g- Los conductos de aire originales que entran en la caja de aire pueden modificarse o remplazarse. Los compuestos en fibra de carbono y cualquier otro material exótico están prohibidos. Las rejillas o mallas de alambre, originalmente instalados en las aberturas de los conductos de aire pueden sacarse.



h- 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.

i- 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.

j- 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.

k- El guardabarros delantero debe ser igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

l- El guardabarros delantero puede remplazarse por contratipos accesorios a las piezas originales.

m- El guardabarros delantero puede desplazarse para aumentar el espacio libre del neumático. Los puntos de anclaje del guardabarros delantero pueden modificarse con el fin de adaptarlos a distintos tipos de horquilla. Puede modificarse la longitud de la parte del guardabarros situada por detrás de la horquilla. Asimismo, la parte del guardabarros situada por delante de la horquilla puede variar sus medidas con respecto a las del montado en la motocicleta homologada del siguiente modo: +3cm -3cm en su longitud, y +1cm -1cm en su anchura

n- El guardabarros posterior fijado en el brazo oscilante debe ser igual al producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

o- El guardabarros posterior fijado en el brazo oscilante puede remplazarse por contratipos accesorios a las piezas originales.

p- El guardabarros posterior existente bajo el sillín puede retirarse. Un guardabarros puede fijarse directamente en el brazo oscilante (no podrá cubrir más de 120 grados de la rueda).

q- Todos los bordes expuestos (vivos) deben redondearse.

r - 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.

2.7.6.11 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.

2.7.6.12 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.

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.

2.7.6.13 Haces eléctricos

Los haces de cables pueden reemplazarse. Se pueden añadir haces suplementarios.

El haz de cables original se puede modificar como se indica a continuación:

Los elementos de haz de cables que no se utilicen y que alimentan los indicadores de dirección, el claxon, las luces y el contacto y etc.. pueden ser desconectados o retirados (pero no se autoriza ningún corte)

2.7.6.14 Batería

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

2.7.6.15 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.

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

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.

No se autorizan radiadores de aceite suplementarios.

El ventilador del radiador y el cableado pueden ser retirados.

Los interruptores térmicos, el sensor de temperatura de agua y el termostato pueden ser quitados del interior del sistema de refrigeración.

2.7.6.16 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.

Los tubos de drenaje o de aspiración deben estar cerrados (precintados).

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

2.7.6.18 Sistema de inyección de carburante

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

Los aislantes de los cuerpos de admisión pueden modificarse.

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 trompas de admisión de aire (pabellones venturi) de longitud variable durante el funcionamiento del motor no



están autorizados en los sistemas de inyección, a no ser que vengan 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 (s) EPROM (ordenador electrónico de programación, también llamado chip EPROM) puede (pueden) ser cambiado (s).

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

2.7.6.19 Alimentación de carburante

Los conductos de gasolina pueden reemplazarse.

Pueden utilizarse conectores rápidos (quick connectors) o conectores rápidos de freno.

Los vaporizadores de salida al aire pueden reemplazarse.

Pueden añadirse filtros de carburante.

El grifo de gasolina debe permanecer tal como el originalmente producido por el fabricante.

2.7.6.20 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.

2.7.6.21 Árbol de levas

El sistema de distribución debe ser igual al de la motocicleta homologada. No se permite ninguna modificación.

El ajuste / fijación del árbol de levas es libre, sin embargo se prohíbe todo "MECANIZADO" de los piñones en el árbol.

2.7.6.22 Piñones de los árboles de levas

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

2.7.6.23 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.

2.7.6.24 Bombas de aceite y racores de aceite

La bomba de aceite debe mantenerse igual que la homologada. No se autorizan modificaciones.



Los tubos de aceite pueden modificarse o reemplazarse. Los racores de aceite bajo presión, si son sustituidas, deben estar fabricados en metal reforzado y tener tapones matrizados o fileteados.

2.7.6.25 Bielas

Las bielas deben mantenerse igual que las homologadas.
No está autorizado ningún bruñido ni aligeramiento.

2.7.6.26 Pistones

Los pistones deben mantenerse igual que los homologados.
No está autorizado ningún bruñido ni aligeramiento.

2.7.6.27 Aros de pistón

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

2.7.6.28 Ejes de pistón y clips

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

2.7.6.29 Cilindros

Los cilindros deben mantenerse igual que los homologados.

Sólo se autorizan las modificaciones siguientes:

La superficie del lado plano de apoyo de la culata puede mecanizarse para permitir el ajuste de la relación de compresión o aplanar para reparar una deformación de la superficie de la camisa del cilindro.

Los materiales homologados y las piezas coladas para los cilindros deben utilizarse. El acabado de superficie de la camisa debe mantenerse igual que el de la motocicleta homologada

La cilindrada debe ser igual que la homologada.

Sólo se autoriza la siguiente modificación: El lado plano de apoyo de culata puede mecanizarse para la obtención de la relación de compresión deseada, o con el objetivo de un refrentado de puesta a punto.

2.7.6.30 Carters motor – Carters anexos (tapas de carters, encendido, embrague)

Los carters motor deben mantenerse igual a los homologados. No se autoriza ninguna modificación (incluyendo la pintura, el pulido y el aligeramiento)

Los otros carters deben fabricarse con un material igual al homologado..

Los carters motor caja de cambio, de encendido, de embrague y del alternador pueden protegerse por medios suplementarios, ya sea mediante tapaderas de protección fabricadas en acero inoxidable o en compuesto de carbono/Kevlar.

En los carters de embrague en seco pueden hacerse agujeros para permitir una refrigeración suplementaria.

Pueden instalarse protecciones laterales adaptándose a la forma y reforzando los carters laterales. Estos protectores deben fabricarse en el mismo material y no pueden ser más ligeros que el material estándar

La tapadera del piñón de salida de caja puede retirarse.

El añadido de un cárter protector al piñón de salida de caja está autorizado.

Todos los carters que contengan aceite y que puedan entrar en contacto con la pista como consecuencia de una caída tendrán que estar protegidos por un segundo carter hecho de un material compuesto como el carbono o el Kevlar®, **aluminio o placas de acero y/o barras también estarán permitidas. Todos estos dispositivos deben estar diseñados para resistir choques repentinos y deben ser fijados correcta y seguramente.**

2.7.6.31 Transmisión-caja de cambios.

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.

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.

2.7.6.32 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.

2.7.6.33 Encendido-Caja de control (CDI)

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

Pueden añadirse haces eléctricos suplementarios.

Una unidad de control para cambiar la mezcla del carburante puede ser instalada.

El corte de los haces eléctricos está autorizado.

2.7.6.34 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.

2.7.6.35 Sistema de escape

Los tubos de escape y los silenciadores pueden modificarse o cambiarse. Los catalizadores pueden ser sustituidos o eliminados.

El número de la (s) salida (s) de escape final debe mantenerse igual que el homologado. La (s) salida (s) deben estar en el mismo lado que el modelo homologado.

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

Proteger el sistema de escape no está autorizado, con la excepción de las partes próximas al pie del piloto y de las partes del carenado que deben protegerse del calor.

El límite de nivel sonoro para las Extreme 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
Sobre 750 cc.	4500 RPM	5000 RPM	5000 RPM	5500 RPM

2.7.6.36 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.

2.7.7 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.
- Se puede utilizar cualquier tipo de cámara de aire (si se utiliza) o cualquier tipo de válvulas.
- Los contrapesos de equilibrado de ruedas pueden retirarse, cambiarse o añadirse.
- Se pueden utilizar rodamientos (de bolas, rodillos, cónicos, ...) de cualquier tipo o marca Juntas y materiales de juntas.
- Acabados de pintura y calcomanías de las superficies pintadas.

2.7.8 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 y separadores de rueda.
- 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.

2.7.9 Los siguientes elementos DEBEN retirarse :

- Los faros delanteros, luz trasera y los intermitentes (cuando no están integrados en el carenado). Las aperturas en el carenado deben recubrirse con un material adecuado.
- 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).

2.7.10 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 si 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
- Un dispositivo de control de corta-circuito automático debe instalarse, con el fin de que sea controlable durante las verificaciones técnicas.
- Todos los tapones de vaciado deben estar precintados con cable de precintar. 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 de deben estar provistas de un sistema de reciclaje cerrado. Los aspiradores de aceite deben estar conectados y vaciarse en la caja de aire.
- Cuando una máquina está provista de tubos de aspiración o de drenaje , estos últimos deben funcionar por las salidas existentes. El sistema de reciclaje cerrado de origen debe mantenerse, ningún escape atmosférico directo está autorizado.
- Cuando una máquina está provista de aspiradores de aceite, la salida de estos debe hacerse en un recuperador que debe ser de fácil acceso y que debe vaciarse antes de la salida de la carrera.
- El radiador de aceite no puede montarse encima del o en el guardabarros posterior.
- La capacidad mínima del recuperador para los aspiradores de la caja de cambios será de 250cc y de 500cc para los aspiradores del motor.

2.7.11 EQUIPAMIENTO(S) SUPLEMENTARIO(S)

Pueden añadirse equipamientos suplementarios que no se encuentren en la motocicleta homologada (por ejemplo, toma de datos, ordenadores, equipos de grabación, ...).

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 esta permitido.

La telemetría no está autorizada.



REGLAMENTO TÉCNICO DEL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE VELOCIDAD. MOTOCICLETAS DE 125GP. 2008.

1. INTRODUCCIÓN

Con la única condición de que el Reglamento del Campeonato de España de Velocidad sea respetado, los Constructores pueden ser innovadores en lo que concierne a la concepción, los materiales y el conjunto de la construcción de la motocicleta.

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.

Una vez comenzados los entrenamientos oficiales, solamente podrá permanecer en el box la motocicleta verificada.

2. CLASE 125 GP. ESPECIFICACIONES.

- 125 GP. Superiores a 80 cc. y hasta 125 cc., un solo cilindro.

3. MOTORES

3.1 Los motores pueden funcionar únicamente bajo el principio de dos.

3.2 Los motores deben ser de tipo aspiración.

3.3 La cilindrada se definirá:

$$\text{Cilindrada} = \frac{D^2 \times 3,1416 \times C}{4}$$

D = Diámetro.

C = Carrera.

3.4 Ninguna tolerancia se autorizará en las cilindradas.

3.5 La cilindrada del motor deberá medirse a temperatura ambiente.

4. VELOCIDADES (MARCHAS)

Habrá un máximo de seis velocidades (marchas).

5. PESOS

5.1 Se autorizan el siguiente peso mínimo:

125 GP.: 136 Kg motocicleta + piloto

5.2 Para llegar al peso mínimo, puede utilizarse lastre.

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

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

6. DEPÓSITOS DE CARBURANTE

6.1 Los tapones de carburante deben ser estancos y tener un sistema eficaz de cierre.



- 6.2.1 Las chimeneas de aireación del depósito de carburante deben llevar una válvula de retención. La salida de las chimeneas de aireación debe descargar dentro de un recuperador apropiado, **uno por motocicleta con una capacidad mínima de 200 cc. y un máximo de 250 cc.**
- 6.3.1 Los depósitos de carburante deben tener un sistema de protección contra el fuego o estar provistos de una vejiga de carburante.
- 6.3.2 Excepto en el caso de que un depósito de combustible esté atornillado al chasis, todos los conductos de combustible entre el depósito y el carburador o el sistema de inyección deben disponer de un sistema de racores estancos. Este racord debe separarse cuando se ejerce una fuerza inferior al 50% de la carga necesaria capaz de vencer una resistencia de cualquier parte del conducto del racord o de arrancarla del depósito

7. **SEGURIDAD Y CRITERIOS DE CONSTRUCCIÓN**

Dirigirse a los diagramas 1, 2 y 3.

7.1 **Puño giratorio de gas.**

- 7.1.1 El puño giratorio de gas debe cerrarse automáticamente en cuanto se le suelte.

7.2 **Dirección.**

El manillar debe tener una anchura mínima de 450 mm. y sus extremos deben ser sólidos o recubiertos de caucho. La anchura del manillar es aquella medida entre los exteriores de los puños del manillar o de los puños giratorios de gas.

- 7.2.2 Deberá haber un mínimo de 15º de movimiento de la dirección a cada lado del eje.

- 7.2.3 Deberán fijarse unos topes para asegurar un espacio de un mínimo de 30 mm. entre el manillar y el depósito **de gasolina y/o el carenado**, cuando el ángulo de giro esté en su punto máximo.

- 7.2.4 Las motocicletas deben estar provistas de un botón de pare en estado operativo.

7.3 **Frenos.**

Las motocicletas deberán estar equipadas con al menos un freno en cada rueda, que funcione separadamente.

- 7.3.2 Queda totalmente prohibida la utilización de discos de freno de carbono.

7.4 **Escape.**

- 7.4.1 La salida del escape no puede sobrepasar la tangente vertical del borde del neumático trasero.
- 7.4.2 Los últimos 30 mm. del tubo deben ser horizontales y paralelos en relación a la línea media de la motocicleta, con una tolerancia de $\nabla 10^\circ$.
- 7.4.3 Por razones de seguridad, el radio expuesto de la salida de escape debe redondearse para no tener puntas afiladas

7.5 **Reposapiés.**

Los reposapiés deben tener extremidades redondeadas con un radio mínimo esférico pleno de 8 mm.

7.6 **Manetas del manillar.**

La longitud de las manetas no puede ser superior a 200 mm., medidos desde el pivote y terminadas en una esfera con un diámetro no inferior a 18 mm.



7.7 Carenado.

7.7.1 El borde de la cúpula y los bordes del resto de las partes expuestas del carenado deben ser redondeados.

7.7.2 La anchura máxima del carenado no puede superar los 600 mm. La anchura del sillín o de cualquier otro elemento posterior a éste no puede superar los 450 mm. (con la excepción de los tubos de escape).

7.7.3 El carenado no puede pasar de una línea trazada verticalmente delante del eje de la rueda delantera y una línea trazada verticalmente en el borde del neumático trasero. La suspensión debe estar completamente extendida en el momento de la medida.

7.7.4 Cuando se mire lateralmente, debe poderse ver:

a) 180° al menos de la llanta de la rueda trasera.

b) La totalidad de la llanta de la rueda delantera, a excepción de la parte tapada por el guardabarros o las horquillas.

c) El piloto, sentado en posición normal, exceptuando los antebrazos.

Nota: Ningún material transparente puede utilizarse con el fin de saltarse las reglas antes mencionadas.

7.7.4 Ninguna parte de la motocicleta puede encontrarse detrás de una línea trazada verticalmente al borde del neumático trasero.

7.7.5 Habrá una diferencia máxima de 150 mm. entre la base del sillín y el punto más elevado del sillín.

7.7.7 Los guardabarros no son obligatorios. El guardabarros delantero, si se instala, no deberá sobrepasar:

a) Una línea trazada hacia arriba y hacia delante de 45° de una línea horizontal que pase por el eje de la rueda delantera.

b) Por debajo de una línea trazada horizontalmente y por detrás de la rueda delantera.

7.7.8 Pueden fijarse alerones, siempre y cuando sean parte integrante del carenado o del sillín, y que no superen la anchura del carenado o del sillín o la altura del manillar. Cualquier borde en punta deberá redondearse.

Los dispositivos móviles aerodinámicos están prohibidos.

7.8 Movimiento/espacio libre.

La motocicleta, no cargada, debe poder inclinarse hasta un ángulo de 50° desde la vertical sin tocar el suelo, con ningún otro elemento que no sea el neumático.

Debe quedar un espacio libre de un mínimo de 15 mm. alrededor de la circunferencia del neumático en todas las posiciones de la suspensión de la motocicleta y todas las posiciones de reglaje de la rueda trasera.

7.9 Tubos de aspiración.

Cualquier tubo de aspiración desde el motor o desde la caja de cambios, deberá descargar en un depósito apropiado con una capacidad mínima de 250 cc.

Deberá haber un depósito separado para cada tubo de aspiración.

7.10 Titanio y aleación ligera.

La utilización del titanio en la fabricación del chasis (cuadro), de la horquilla delantera, del manillar, de los ejes de los brazos oscilantes y de los ejes de las ruedas está prohibida. Para los ejes de las ruedas está igualmente prohibida la utilización de aleaciones ligeras.



7.11 Protector de cadena.

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 posterior.

8. NEUMÁTICOS Y LLANTAS

Las anchuras máximas de las llantas son las siguientes:

	Delantera	Trasera
125 GP	2,5 pulgadas	3,5 pulgadas

9. NÚMEROS Y FONDOS

9.1 Los números de carrera deben fijarse en la parte delantera y en los dos lados de la motocicleta, con el fin de que sean claramente visibles para el cronometraje, los espectadores y los Oficiales.

El número delantero debe estar colocado en el centro del frontal del carenado o en el lado donde esté situado el cronometraje oficial.

Las placas laterales deben estar colocadas en la parte posterior derecha e izquierda del colín. Los números deberán ser visibles para los espectadores y oficiales desde cualquier lado de la pista.

9.2 Las medidas de los números serán: 140mm x 25mm mínimo. Los números del 1 al 9 podrán ser más anchos. Sólo se podrán utilizar los dorsales del 1 al 99.

9.3 Los números y fondos serán:

	Fondo	Número
125 GP	Negro	Blanco

9.4 Las medidas mínimas de los fondos serán:

- Anchura: 275 mm.
- Altura: 200 mm.

9.5 Los fondos de las placas porta números no deben tener una inclinación de más de 30° con respecto a la vertical.

9.6 Deberá dejarse un espacio libre de al menos 25 mm. alrededor de los números.

9.7 En caso de conflicto en cuanto a la lectura de los números, la decisión final pertenece al Comisario Técnico.

10. CARBURANTES Y LUBRICANTES

Los carburantes deberán ser sin plomo y con las características que se especifican en el Reglamento de Carburantes (Artículo 01.63).

11. CONTROLES DE NIVEL SONORO

11.1 Los controles de nivel sonoro deben efectuarse en una zona abierta con un espacio de 10 m. al menos entre la motocicleta que se controla y cualquier pared u otro tipo de obstáculo. Es necesario que el nivel sonoro ambiente en la zona sea menor de 90 dB en un radio de 10 metros.

11.2 El equipo de medida debe calibrarse antes del control y recalibrarse regularmente.

11.3 El equipo de medida debe colocarse a 50 cm. del extremo del tubo de escape y con un ángulo de 45° del tubo de escape, ya sea de lado o por debajo.

11.4 Nivel sonoro.



- **El nivel sonoro máximo para todo el evento es de 113 dB/A.**
- Para mayor comodidad, hecho posible por la similitud de la carrera del pistón por configuración del motor según la cilindrada de cada clase, el control puede efectuarse a un número máximo de R.P.M. 7000.

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.