



REGLAMENTO  
CAMPEONATO  
ZONA NORTE DE  
CLASICAS  
VELOCIDAD  
2011

# **INDICE**

- 1.- REGLAMENTOS
- 2.- MEDIO AMBIENTE
- 3.- PUBLICIDAD
- 4.- CAMPEONATO DE CLUBES O ESCUDERÍAS
- 5.- CALENDARIO Y LUGAR DE CELEBRACIÓN “CIRCUITO”
- 6.- LICENCIAS
- 7.- INSCRIPCIONES
- 8.- CATEGORÍAS
- 9.- MOTOCICLETAS Y CILINDRADAS
- 10.- MÍNIMO DE COMPETICIONES PUNTUABLES
- 11.- MÍNIMO DE PARTICIPANTES
- 12.- HORARIOS
- 13.- SEÑALES OFICIALES
- 14.- PUNTUACIÓN POR CARRERAS
  - 14.1- Puntos
  - 14.2- Suma de puntos
  - 14.3- Clasificaciones y desempates
- 15.- PUNTUACIÓN CAMPEONATO ZONA NORTE
  - 15.1- Puntos
  - 15.2- Suma de puntos
  - 15.3- Clasificaciones y desempates
- 16.- PREMIOS
- 17.- VERIFICACIONES
  - 17.1- Técnicas
  - 17.2- Administrativas
- 18.- BREAFIG

- 19.- PRE PARQUE
- 20.- ASISTENCIA EXTERIOR
- 21.- ZONA MECÁNICOS
- 22.- ENTRENAMIENTOS
- 23.- ENTRENAMIENTOS LIBRES
  - 23.1- clásicas
- 24.- ENTRENAMIENTOS CRONOMETRADOS
  - 24.1- clásicas
- 25.- SALIDA
  - 25.1- Formación de la parrilla de salida
  - 25.2- Procedimiento de la salida
  - 25.3- Adelantamientos en la salida
- 26.- MANGAS
  - 26.1- Especificación de las mangas
    - 26.1.1- clásicas
  - 26.2- Detención de las mangas
  - 26.3- Conducta durante la carrera
- 27.- PASO POR META
- 28.- ENTREGA DE TROFEOS
- 29.- RECLAMACIONES
- 30.- SANCIONES
- 31.- TRANSPONDER
- 32.- NÚMEROS Y PLACAS PORTA NÚMEROS
- 33.- INDUMENTARIA Y EQUIPO
- 34.- ELEMENTOS DE SEGURIDAD
- 35.- ACONDICIONAMIENTO DEL VEHICULO
  - 35.1- Chasis
  - 36.2- Deposito de combustible
- 36.- REGLAMENTO TÉCNICO CLASICAS 250 Y 500
  - 36.1- Suspensiones y amortiguadores de dirección
  - 36.2- Frenos ruedas y neumáticos
  - 36.3- Motor y caja de cambios
  - 36.4- Sistema de refrigeración
  - 36.5- Sistema de escape
  - 36.6- Transmisión secundaria
  - 36.7- Sistema eléctrico
  - 36.8- Sistema de carburación

## **REGLAMENTOS**

El reglamento particular de cada competición puntuable se regirá por el que a continuación se detalla y con las fechas que se indican.

### **MEDIO AMBIENTE**

- Será obligatorio el uso de una alfombrilla absorbente en la zona de trabajo de las motocicletas, con el fin de impedir que aceites ó combustibles se esparzan por el suelo.
- Cada piloto tiene la obligación de no dejar basura, aceites, neumáticos u otros desperdicios en la zona que han utilizado durante la prueba.
- Los motocicletas sólo se podrán lavar en los lugares autorizados y creados a tal efecto por el organizador.

### **PUBLICIDAD**

La publicidad concertada por el organizador del Campeonato deberá mantenerse obligatoriamente durante todas las competiciones. La organización se reserva el derecho de aceptar cualquier otra publicidad que sea competencia de los sponsors principales. Exceptuando en motocicletas y en la indumentaria completa del piloto, que será decisión de él.

### **CAMPEONATO DE CLUBES O ESCUDERIAS**

La clasificación por Clubes ó Escuderías se establecerá de mayor a menor, sumando la puntuación obtenida en la clasificación general por los tres pilotos mejor clasificados de un mismo Club ó Escuderías, en cada una de las competiciones puntuables mínimas establecida. Al Club o Escudería vencedor se le expedirá un diploma acreditativo del título obtenido.

### **CALENDARIO Y LUGAR DE CELEBRACION “CIRCUITO”**

Las fechas del calendario serán fijadas antes de que empiece el año, si durante el transcurso del año hay que modificar alguna fecha se realizara con un plazo mínimo de 40 días y se comunicara en la web del campeonato Zona Norte.

Tanto el moto club como el circuito donde se celebre la prueba tendrá que celebrarla con todas las categorías que especifica el reglamento del Zona Norte.

### **LICENCIAS**

Podrán participar en este campeonato los pilotos con licencias homologas por la Real Federación o regionales pero solo puntuaran las comunidades en este Campeonato los pilotos con licencia tramitadas en ARAGON – CASTILLA –LEON – CANTABRIA - LA RIOJA – PAIS VASCO - NAVARRA y ASTURIAS

La licencia del día tendrá que realizarse 5 días antes de la celebración de la prueba.

El día de la carrera el piloto tendrá la obligación de presentar la licencia o en su defecto el justificante de la licencia en trámite, si no es así el piloto no podrá participar.

## **INSCRIPCIONES**

Las inscripciones se harán por adelantado y se realizarán a la federación o moto club correspondiente. El plazo de la inscripción se cerrará el JUEVES antes de la carrera.

Toda inscripción, que una vez finalizado el plazo no esté correctamente tramitada, se considerará fuera de plazo.

La no asistencia a una competición deberá ser comunicada al organizador., hasta el viernes anterior a la celebración de la competición. La comunicación deberá realizarse por escrito mediante fax.

Esta comunicación dará derecho a la devolución del importe de la inscripción. Todo piloto que no realice estos requisitos y no asistiera a una competición perderá los derechos de inscripción, siempre que no sea por un motivo de fuerza mayor, este hecho será catalogado por el organizador y no por el piloto.

La hoja de inscripción debe de estar debidamente rellena (todos sus campos y con letra legible), esta se enviará por fax junto al justificante de pago.

EN PLAZO 60€

FUERA DE PLAZO 60€ + 30€

CATEGORIAS: 500 y 250

## **CATEGORIAS**

500 CC

Cilindrada 2T:

Cilindrada 4T:

250CC

Cilindrada 2T:

Cilindrada 4T

## **MOTOCICLETAS Y CILINDRADAS**

Fabricación: Hasta 31/12/1980 (se admiten réplicas si cumplen las especificaciones del modelo original).

500 CC

Cilindrada 2T:

Cilindrada 4T:

250CC

Cilindrada 2T:

Cilindrada 4T

La preparación del motor es libre en su interior, respetando siempre el límite de cilindrada.

## **MINIMO DE COMPETICIONES PUNTUABLES**

Para que estos campeonatos tengan validez deberán celebrarse un mínimo de 4 pruebas por categoría.

## **MINIMO DE PARTICIPANTES**

Para que una competición tenga validez deberán estar inscritos **10 participantes** en tiempo y forma, ó tomar la salida un mínimo de **5 participantes**.

En caso de no tener suficiente participación en alguna de las categorías el organizador se reservará el derecho de que los pilotos de ambas categorías disputen la manga de manera conjunta. En este caso las clasificaciones se realizarían separadamente, puntuando cada piloto en la categoría que le corresponda.

## **HORARIOS**

Se publicarán en la página Web del zona norte y en la web del organizador, una vez confeccionado.

## **SEÑALES OFICIALES**

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

**Bandera Roja:** Parada obligatoria para todos los pilotos.

**Bandera Negra y rótulo con el número del piloto:** Parada para el piloto en cuestión.

**Bandera Negra Círculo naranja con el número del piloto:** Indica al piloto en cuestión que su scooter tiene problemas mecánicos.

**Bandera Amarilla Fija:** Peligro, conducir lentamente (prohibido adelantar).

**Bandera Amarilla Agitada:** Peligro inmediato, aminorar la marcha, el piloto debe estar preparado para pararse, prohibido saltar y adelantar, puede haber personal de seguridad o cualquier otro obstáculo dentro del circuito. Cuando esta bandera se presente en una sección de saltos múltiples, los corredores deberán negociar cada salto por separado hasta que haya pasado la zona en cuestión.

**Bandera Amarilla con franjas rojas:** Deterioro de la adherencia de la pista (aceite / agua, ...).

**Bandera Azul Agitada:** Atención, usted va a ser doblado por un piloto (facilite la maniobra).

**Bandera Blanca:** Presencia en pista de un vehículo lento (Ambulancia,...). **Bandera Verde:** Vía libre.

**Bandera de cuadros negros y blancos:** Fin de carrera.

La salida será dada mediante sistema de semáforo.

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

## **PUNTUACION POR CARRERAS**

### **PUNTOS**

La puntuación por manga será:

**25 puntos al 1º, 22 al 2º, 20 al 3º, 18 al 4º, 16 al 5º, 15 al 6º, 14 al 7º, 13 al 8º, 12 al 9º, 11 al 10º, 10 al 11º, 9 al 12º, 8 al 13º, 7 al 14º, 6 al 15º, 5 al 16º, 4 al 17º, 3 al 18º, 2 al 19º, y 1 punto al 20º**

### **SUMA DE PUNTOS**

No estarán clasificado el corredor que no franquee la línea de llegada en los cinco minutos que siguen a la llegada del vencedor, obteniendo 0 puntos.

Los pilotos que terminen a partir de la 21º posición estará clasificado pero con 0 puntos.

## **CLASIFICACIONES Y DESEMPATES**

Si al sumar las mangas haya varios participantes que tengan la misma puntuación, se desempatará por la segunda manga sirviendo para ganar la carrera pero los puntos para el campeonato serán los mismos para los 2 pilotos

## **PUNTUACION CAMPEONATO ZONA NORTE**

### **PUNTOS**

La puntuación por manga será:

**25 puntos al 1º, 22 al 2º, 20 al 3º, 18 al 4º, 16 al 5º, 15 al 6º, 14 al 7º, 13 al 8º, 12 al 9º, 11 al 10º, 10 al 11º, 9 al 12º, 8 al 13º, 7 al 14º, 6 al 15º, 5 al 16º, 4 al 17º, 3 al 18º, 2 al 19º, y 1 punto al 20º**

### **SUMA DE PUNTOS**

Para la clasificación general de pilotos del campeonato Zona Norte, se tomará la suma de puntos obtenidos por cada participante en todas las mangas y carreras celebradas sin descontar ningún resultado.

## **CLASIFICACIONES Y DESEMPATES**

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

## **PREMIOS CAMPEONATO ZONA NORTE**

Los premios de este campeonato otorgados por la zona norte ,serán los siguientes: CAMPEÓN Trofeo y Diploma SUBCAMPEÓN Trofeo y Diploma 3º CLASIFICADO Trofeo y Diploma.

## **VERIFICACIONES**

### **TECNICAS**

- Será obligatorio el pasar la verificación técnica antes de las pruebas.
- Cada participante podrá verificar una sola motocicleta.
- Las motocicletas clasificadas en las tres primeras posiciones, serán verificado de oficio al final de cada prueba. Además de los que designe el Juez Arbitro.
- El piloto deberá leerse el reglamento técnico de cada especialidad y respetarlo.
- El transponder deberá ir colocado correctamente para poder pasas las verificaciones técnicas.
- Las motos deberán de ser marcadas (pegatina), para saber que han sido verificadas.
- En cualquier momento de las verificaciones técnicas se podrá pesar cualquier motocicleta a requerimiento de los Comisarios Deportivos, Director de Competición o Comisario Técnico.
- Las verificaciones técnicas se pasaran con la moto a punto para correr. Las motocicletas provistas de carenado inferior, se presentarán a la verificación técnica con el desmontado.
- La no- cumplimentación de este reglamento hará efectiva la desclasificación o cambio de categoría de la motocicleta implicada.
- Las motocicletas llevarán instalado al menos 1 depósito para los sobrantes del motor.
- Está prohibido el uso de depósitos de decantación para los gases internos del motor. De igual forma, estos gases tendrán que retornar directamente a la caja del filtro de aire..
- **Será obligatorio en todas las categorías utilizar guardabarros delantero.**

### **ADMINISTRATIVAS**

- Cada piloto deberá presentar su DNI, licencia o justificante en tramite y 100€ de fianza por el transponder.
- El transponder siempre se devolverá al finalizar la carrera, nunca durante el transcurso de la prueba, y si todo esta correcto se devolverá el DNI, licencia y los 100€.
- Este transponder deberá ser devuelto en un plazo máximo no superior a 60 minutos desde la finalización de la última manga del programa.
- El incumplimiento de esta norma supondrá el hacer efectivo dicho cobro mediante el mecanismo disciplinario pertinente.

## **BREAFING**

Será obligatoria la asistencia a los breafing, el que no acuda a este, será sancionado.

## **PRE PARQUE**

Todas las motocicletas deben estar en la zona de pre parque 5 minutos antes de la hora del comienzo de la manga. No cumplir con esta norma supondrá la EXCLUSIÓN de la manga. Está permitido el cambio de neumáticos. La zona de salida debe estar vallada de manera que no permita el acceso del público y tendrá acceso directo al circuito para las motocicletas.

### **ASISTENCIA EXTERIOR**

Está prohibida toda asistencia exterior en la competición, salvo si es llevada a cabo, con el propósito de garantizar la seguridad, por un comisario designado por la organización.

Todo corredor que se salga de la pista podrá únicamente volver a la misma, prudentemente, por el mismo lugar por donde la abandonó y en caso de imposibilidad, por el punto más próximo por el que se produjo dicho abandono.

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

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

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

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

### **ZONA MECANICOS**

Se designará una zona de mecánicos para la función de señalización, siendo responsable el organizador del cumplimiento de esta norma. Los mecánicos deberán tener especial cuidado en no entorpecer la trayectoria de los participantes y abstenerse de mostrar pizarras con anotaciones no dirigidas su piloto.

### **ENTRENAMIENTOS**

Será obligatorio salir a los entrenamientos libres y entrenamientos cronometrados.

Durante los entrenamientos la consulta entre los miembros de equipos y sus corredores estará limitada a la zona de boxes, ya que esta acción puede perjudicar el progreso de los otros corredores, por lo tanto, no se puede parar voluntariamente en la pista.

### **ENTRENAMIENTOS LIBRES**

#### **CLASICAS**

Se efectuará 1 tanda de 15 minutos. Para estar clasificado cada piloto deberá haber efectuado un mínimo de CINCO vueltas, por circunstancias especiales el Jurado de la prueba podrá admitir a pilotos que no hubiesen completado el nº de vueltas antes descrito.

### **ENTRENAMIENTOS CRONOMETRADOS**

#### **CLASICAS**

Se efectuará 1 tanda de 15 minutos. Para estar clasificado cada piloto deberá haber efectuado un mínimo de CINCO vueltas, por circunstancias especiales el Jurado de la prueba podrá admitir a pilotos que no hubiesen completado el nº de vueltas antes descrito.

## **SALIDA**

### **FORMACION DE LA PARRILLA DE SALIDA**

El orden de los pilotos en la parrilla de salida para las mangas, será determinado por los resultados de los entrenamientos cronometrados. Siendo el primero en colocarse el piloto con el mejor tiempo en los entrenamientos cronometrados, en segundo lugar el que tenga el segundo mejor tiempo, y así sucesivamente

Una vez llegados al límite de los 5 minutos antes del comienzo de la manga, en la *Zona de Salida*, el Director de Carrera dará orden de formar la parrilla de salida y los pilotos realizarán una vuelta al circuito para pasar a formar la parrilla de salida.

Una vez formada la parrilla de salida los pilotos podrán apagar el motor y los mecánicos podrán entrar a pista para asistir al piloto en caso que sea necesario.

No está permitido el cambio de neumáticos. Cuando quede un minuto para el inicio del procedimiento de salida los mecánicos deberán abandonar la zona de parrilla inmediatamente.

### **PROCEDIMIENTO DE LA SALIDA**

La salida se dará con las banderas oficiales o con semáforo (dependiendo del tipo de circuito) y con el motor en marcha, siguiendo las normas del reglamento de clásicas. Si a un piloto se le parase la moto en el momento de la salida, éste deberá ponerla en marcha por su propio medio, sin recibir ayuda externa.

Se efectuará con el motor en marcha.

El adjunto al *Director de Carrera*, con una bandera roja pasando entre los pilotos, dará comienzo a la vuelta de calentamiento por filas.

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

Una vez completada la parrilla, el juez de salida con la bandera roja se retirará de la parrilla y comenzará el proceso automático del semáforo, siendo éste de la siguiente forma:

Se encenderá una luz roja del semáforo, a continuación se encenderá una segunda luz roja y seguidamente la tercera luz roja del semáforo, a partir de este momento, y aleatoriamente, podrán pasar entre uno y cinco segundos hasta que se apaguen todas las luces rojas a la vez, en este preciso instante dará comienzo la carrera.

### **ADELANTAMIENTO EN LA SALIDA**

Se entiende que hay anticipación a señal de salida cuando el eje de las ruedas delanteras sobrepasa la línea marcada delante de la posición del corredor en la parrilla de salida, antes de que se apaguen las luces rojas del semáforo.

La penalización será de 20 segundos a sumar en el tiempo total empleado por el piloto en su manga. Será el *Director de Carrera* el que mediante un panel le notifique al piloto la sanción.

Este panel será mostrado durante 3 vueltas y permanecerá expuesto a la vista de todos los pilotos durante esas 3 vueltas. A su vez la sanción será comunicada por megafonía para conocimiento de su equipo.

En el caso de que el jurado de la prueba lo estime oportuno y porque el diseño del circuito lo permita, tras informar a los participantes, esta sanción podrá ser sustituida por un "Stop&Go" de 5 segundos.

## **MANGAS**

### **ESPECIFICACIONES DE LAS MANGAS CLASICAS**

Todas estas competiciones se desarrollarán a 2 manga de acuerdo con los reglamentos deportivos de la zona norte . y con una duración por manga de 10 minutos + 2 vueltas.

### **DETENCION DE LAS MANGAS**

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

Si una manga es detenida en cualquier momento de la primera mitad de la misma, ésta será recomenzada. Los pilotos se dirigirán directamente al parque de corredores, y la nueva salida será dada a la mayor brevedad posible.

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

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

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

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

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

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

### **CONDUCTA DURANTE LA CARRERA**

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.

Los corredores deben obedecer las indicaciones señalizadas mediante banderas.

Los corredores deben comportarse de una manera responsable que, deliberadamente, no represente ningún peligro para los demás competidores o participantes, tanto en la pista como en los boxes, antes, durante y después de la carrera.

Los corredores únicamente deben circular por la pista y por la zona de boxes.

En caso de abandono accidental de la pista, podrá volver a la misma, prudentemente, por el mismo lugar por donde lo abandonó, y en caso de imposibilidad, por el punto más próximo por donde se produjo dicho abandono y que no le represente ninguna ventaja. Los oficiales pueden ayudar al piloto a retirar su motocicleta

Si un corredor tiene la intención de abandonar, debe situar su motocicleta en una zona que no represente peligro, y siempre siguiendo las indicaciones de los oficiales, los cuáles pueden ayudar al corredor a retirar su motocicleta.

Si un corredor se encuentra con problemas en su motocicleta y como consecuencia de ellos debe retirarse de los entrenamientos o de la carrera, debe abandonar la pista y colocar su motocicleta en un lugar seguro siguiendo las indicaciones de los oficiales, y en ningún caso debe intentar proseguir por la pista con el objeto de alcanzar la zona de boxes.

En el caso de los corredores que circulan a velocidad reducida por la pista para dirigirse a boxes, deben circular lo más separados posibles de la zona ideal de trazada.

Los reportajes se efectuarán siempre con el motor apagado.  
Nunca se podrá repostar la motocicleta en **la zona de salida** o en la pista.

**Está terminantemente prohibido** que los corredores transporten a otra persona en el motocicleta, ya sea por la pista como por la zona de boxes.

**Está prohibido circular** al sentido contrario al de la marcha a menos que esto se haga bajo la indicación de un oficial.

**No es posible** la transmisión de ningún tipo de señal desde un motocicleta en marcha a ninguna persona o receptor y viceversa, salvo las señales del emisor del cronometraje de la carrera, o de los mensajes que, mediante la presentación de un panel, le son mostrados desde boxes a los corredores.

**Está prohibido** pararse en pista durante el transcurso de los entrenamientos y carrera.

Los ensayos de salida durante los entrenamientos están sólo autorizados siempre que esta práctica no represente peligro para los demás pilotos y para uno mismo.

Durante los entrenamientos, la consulta entre los miembros de equipos y sus corredores estará limitada a la zona de reparaciones, ya que esta acción puede perjudicar el progreso de los otros corredores, por lo tanto, no se puede parar voluntariamente en la pista.

**Todos los pilotos, durante los entrenamientos o carrera, así como sus acompañantes (mecánicos, responsable de menores, ...) observarán un comportamiento correcto, tanto con otros pilotos como con mecánicos, cargos oficiales y público en general. De no ser así, el responsable será el piloto, y será contra éste sobre el que recaigan las acciones o sanciones que estime oportunas la RFME.**

Todo piloto que vaya sobre su motocicleta deberá ir provisto con la indumentaria apropiada (mono, casco, ...).

Ninguna persona que no sea el piloto, podrá pilotar una motocicleta de competición.  
Cualquier infracción a este artículo podrá ser sancionado con la EXCLUSION

Se celebrarán un mínimo de 2 manga por cada clase convocada.

Si un piloto es adelantado por el coche de seguridad durante las vueltas de reconocimiento o calentamiento, deberá permanecer tras él durante toda la vuelta y tomará la salida desde Pit-Line o una fila detrás de la última fila de parrilla. De la suma de puntos obtenidos en cada una de las mangas a disputar por clases, resultará la clasificación general de cada una de las competiciones puntuables.

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

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

### **PASO POR META**

El tiempo en que un motocicleta cruza la línea de cronometraje debe registrarse cuando la parte más adelantada del mismo cruce la línea de llegada (meta). En el momento del cruce de meta, el corredor deberá estar en contacto con la motocicleta.

La línea de Llegada deberá estar debidamente balizada.

El cronometraje se efectuará a centésimas de segundo y con registro impreso de tiempos, empleándose a estos efectos el sistema de transponder.

### **ENTREGA DE TROFEOS**

En cada una de las competiciones puntuables, recibirán Trofeos 1º, 2º y 3º clasificados de cada clase convocada y disputada.

## RECLAMACIONES

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

En caso de que la reclamación efectuada corresponda al apartado técnico, el importe del depósito ascenderá a 300 €.

La motocicleta que sea objeto de reclamación deberá ser desmontada por sus propios mecánicos a requerimiento del comisario técnico.

Reclamación sobre carburante: Toda solicitud de control de carburante por una reclamación deberá ir acompañada de un depósito de 800 €, efectuado al Jurado de la competición. La parte perdedora deberá pagar los gastos de todos los controles efectuados, deducción hecha de los depósitos ya entregados. Queda prohibido el uso de la telemetría y sistema de adquisición de datos computerizados en entrenos y carreras.

## SANCIONES

- Penalización de 30 segundos al piloto que sea delante en la salida,
- Circular por el circuito sin la indumentaria verificada, Exclusión.
- Recibir ayuda externa, Exclusión.
- Circular en sentido contrario, Exclusión.
- Conducción peligrosa o antideportiva, Exclusión.
- Acortar parte del recorrido del circuito, Exclusión.
- Peleas entre pilotos o equipos, Exclusión.
- Adelantar bajo bandera amarilla, hasta exclusión

## TRANSPONDER

Será responsabilidad del piloto la pérdida o extravío del transponder (por cualquier causa, incluido el accidente), y es su obligación entregarlo una vez finalice su participación al equipo de cronometraje, el incumplimiento de esta norma supondrá al piloto una sanción de 300 €, más el coste del transponder a precio de mercado.

## NUMEROS Y PLACAS PORTA NUMEROS

Cada motocicleta deberá estar dotada con tres placas porta números, con medidas mínimas de 285x235mm. La placa frontal deberá estar centrada en el carenado ó en caso de interferir una toma de aire central, ligeramente desplazada pero siempre para que la placa sea mas visible por el lado donde esté situado el Cronometraje, en el caso de motos con colin muy puntiagudo, se autoriza el montaje de una placa en la parte superior y los números del tamaño de los delanteros, colocándose con la lectura **de derecha a izquierda visto por detrás de la motocicleta**, las placas traseras en ningún caso pueden estar colocadas de forma que el piloto en su postura de manejo de la motocicleta pueda interferir en la correcta visión de los números.

**Las dimensiones mínimas de los números y los colores de fondo serán:**

PLACAS DELANTERAS PLACA TRASERA

160mm. Altura 120mm..

80 mm. Ancho 80 mm.

25 mm. Ancho del trazo 25 mm.

15 mm. Espacio entre cifras 15 mm.

El dorsal deberá ir colocado en el frontal y en los dos laterales.

CATEGORIA COLOR FONDO PORTA NÚMEROS COLOR NÚMEROS

250 CC: fondo verde numero blanco

500 CC: fondo blanco numero negro.

## INDUMENTARIA DEL PILOTO Y EQUIPO

Para poder participar en cualquier de estas competiciones, es imprescindible estar provisto de casco homologado, indumentaria de cuero de una sola pieza y con protecciones, guantes y botas que deberán presentarse en la verificación técnica al mismo tiempo que las motocicletas.

### **ELEMENTOS DE SEGURIDAD**

El depósito de gasolina debe ser relleno completamente de una mousse de elemento de carburante (preferentemente con Explosafe o similar).

Se podrá sustituir los semimanillares, Y siempre en sus extremos llevarán material resistente en forma de terminación del mismo.

Las manetas se podrán sustituir, y siempre terminarán en bola de 9 mm. de diámetro. El puño debe volver a su posición de descanso libremente.

Las estriberas y sus soportes podrán ser sustituidas por otras que cumplan las normas de seguridad R.F.M.E. y F.I.M. en sus reglamentos de CLASICAS.

**Es obligatorio el uso de protectores de tapas de carter de motor que esten en contacto con el aceite y puedan entrar en contacto con la pista tras na caída. estos protectores seran de material compuesto, (carbono, kevlar, etc.)**

Los tapones de llenado y vaciado de aceite de motor, caja de cambios y/o transmisión, se precintaran según las normas o reglamentos de clasicas.

En caso de sistema de refrigeración líquida, solamente está permitido el uso de agua. Es obligatoria la instalación de un pulsador de paro colocado en el manillar.

Se tendrá que eliminar o desmontar: retrovisores, faro, piloto trasero, intermitentes, caballete central y pata de cabra, matrícula y su soporte siempre que sea metálico y no esté situada en el guardabarros trasero. En el caso de no eliminar faro y piloto trasero, tendrá que taparse y pegarse en su totalidad con cinta americana.

Está prohibido el uso de piezas especiales y tortillería de material ligero, como titanio, carbono etc. A excepción del silencioso de escape.

### **ACONDICIONAMIENTO DEL VEHICULO**

#### **CHASIS**

El número de chasis tendrá que coincidir obligatoriamente con la numeración de la ficha técnica de la motocicleta, que deberá presentar obligatoriamente en la verificación técnica.

Los refuerzos y modificaciones en chasis, basculante y tijas, están prohibidos a excepción de los necesarios para colocar un amortiguador de dirección y la "aleta de tiburón" en el basculante.

Para que no se dañe el chasis en las caídas, se puede instalar dos topes (máximos) protectores de plásticos de forma cilíndrica debidamente atornillada a cada lado del cuadro. Estas protecciones deberán estar hechas, de un diámetro mínimo de 30 mm. y máximo de 76 mm., y no sobresalir más de 30 mm.

#### **DEPOSITO DE COMBUSTIBLE**

El depósito de gasolina debe ser el originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

El tapón será sustituido por uno estanco, roscado y sin cerradura.

### **REGLAMENTO TÉCNICO CLASICAS**

## **CLASE 250 CC:**

Fabricación: Hasta 31/12/1980 (se admiten réplicas si cumplen las especificaciones del modelo original).

Cilindrada 2T: Mono y bicilíndricas hasta 250 cc.

Cilindrada 4T: Mono y bicilíndricas hasta 350 cc.

La preparación del motor es libre en su interior, respetando siempre el límite de cilindrada.

Llantas: Solo llantas de radios

Máxima anchura llantas WM4 2.50", solo 18" o 19".

Neumáticos: Máxima anchura 120

Frenos: Eje delantero: tambor

Eje trasero: tambor

Amortiguadores: Obligatorio doble amortiguador

No se permite regulación exterior por aire, ni depósitos exteriores

Horquilla: Diámetro máximo 35mm – convencional.

Carburador: Solo campana redonda.

Excepciones: DELLORTO mod. VHBZ y VHBT de campana cuadrada y Mikun, Bing, Amal e IRZ de la época.

Dorsal: Fondo verde para 250 y fondo azul para 350, número en blanco ambas.

Chasis: Solo se admiten chasis originales o replica de los originales sin modificaciones de importancia. Se permite añadir refuerzos. Se permite la utilización de chasis especiales de competición de la época, siempre que estos estén debidamente documentados (Rickman, Seeley, etc.). Solo se permite el basculante original o replica del original sin modificaciones.

Importante: Las motocicletas participantes en esta categoría deberán respetar estrictamente la estética del modelo original. Cualquier modificación de importancia respecto al modelo original (ejemplo: basculantes especiales, cilindros, culatas, embragues diferentes etc.) tendrá que estar debidamente documentada (fotografías, artículos de prensa etc.) como existente en el modelo de la época.

Se admiten todas las marcas de motocicletas, siempre y cuando se trate de motos originales de carreras, prototipos, carreras-cliente o sport.

Se toleraran cilindros rizados, cuadrados y de cuatro aletas así como tapas de carteres "originales" (no cuadradas) de modelos posteriores.

## **CATEGORÍA CLÁSICAS 500**

Fabricación: Hasta 31/12/1980

Se admiten réplicas si cumplen las especificaciones del modelo original.

Cilindrada 2T: Bicilíndricas 350 cc refrigeración por aire

Monocilíndricas hasta 350 cc refrigeración por aire

Bicilíndricas hasta 250 cc refrigeración por agua

Cilindrada 4T: Mono/Bi/Tri y Tetracilíndricas hasta 500 cc refrigeración por aire.

La preparación del motor es libre en su interior, respetando siempre el límite de cilindrada.

Llantas: Solo llantas de radios

Máxima anchura llantas WM4 2.50", solo 18" o 19".

Neumáticos: Máxima anchura 120

Frenos: Eje delantero: tambor o disco simple (solo se permite 1 disco)

Eje trasero: tambor

Diámetro máximo discos 260 mm

Solo pinzas de simple pistón

Bomba de freno delantera con depósito redondo incorporado

Manetas de freno y embrague sin regulación

Cada pinza de freno podrá tener un máximo de DOS pistones

Amortiguadores: Obligatorio doble amortiguador

Mono-amortiguador permitido solo para modelos que lo llevaran en origen. No se permite regulación exterior por aire, ni depósitos exteriores.

Horquillas: Diámetro máximo 35mm – convencional.

Diámetro mayor solo en caso que el modelo lo llevara en origen.

No se permiten regulación exterior en frenos en exterior y compresión sean estos manuales o por aire.

Carburador: Solo campana redonda.

Excepciones: DELLORTO mod. VHBZ y VHBT de campana cuadrada y Mikun, Bing, Amal e IRZ de la época.

Dorsal: Fondo amarillo con número negro 500 4T

Fondo azul con número blanco 350 2T

Chasis: Solo se admiten chasis originales o replica de los originales sin modificaciones de importancia. Se permite añadir refuerzos. Se permite la utilización de chasis especiales de competición de la época, siempre que estos estén debidamente documentados (Rickman, Seeley, etc.). Solo se permite el basculante original o replica del original sin modificaciones.

## NORMAS Y DISPOSICIONES GENERALES PARA TODAS LAS CATEGORÍAS

### 1. Motor y cambio

1.1. No se permiten motores sobrealimentados

1.2. Se permiten cambiar libremente las piezas internas del motor y caja de cambios, siempre que se respeten los límites de cilindrada establecidos para cada categoría.

1.3. El aspecto exterior del propulsor deberá respetar estrictamente el del original del modelo.

1.4. No se permiten el uso de Airbox o cualquier tipo de caja de admisión presurizada.

### 2. Sistema Escape 2T

2.1. La elección del sistema de escape es libre, respetando en la medida de lo posible la estética de la época de la motocicleta.

2.2. En caso de montar un sistema de escape "Racing", es obligatorio el uso de silenciosos. El material de éstos no podrá ser de fibra de carbono o kevlar.

### 3. Sistema Escape 4T

3.1. La elección del sistema de escape es libre, respetando en la medida de lo posible la estética de la época de la motocicleta.

3.2. En caso de montar un sistema de escape "Racing", es obligatorio el uso de silenciosos. El material de éstos no podrá ser de fibra de carbono o kevlar.

#### 4. Chasis y basculante

4.1. En las categorías Clásicas 250, Clásicas 500 no se permiten basculantes de sección rectangular. Será permitido solamente en los casos que el modelo de origen los montase.

4.2. No se permite la utilización de titanio, fibra de carbono o kevlar en los chasis o basculantes. El aluminio será permitido si se demuestra que el modelo en origen montaba componentes de este material.

#### 5. Fibras y accesorios

5.1. Obligatorio el desmontaje de FARO, PILOTO TRASERO, INTERMITENTES, ESPEJOS, MATRICULA, CUBRECADENAS, CABALLETE CENTRAL Y CABALLETE LATERAL para todas las categorías.

5.2. Esta permitida la utilización de fibra de carbono solamente en componentes de carrocería (guardabarros, depósito, carenado, colín y porta números), siempre y cuando se encuentren debidamente pintados.

5.3. No se permite el uso de manillares planos de una sola pieza. Es obligatorio el con montaje de semimanillares.

#### 6. Sistema de frenos

6.1. En ningún caso los discos de freno podrán ser flotantes o semiflotantes, solo se permite la utilización de discos de freno fijos.

6.2. En ningún caso se admiten bombas de freno con depósito separado ni manetas de freno y embrague que tengan regulación manual. Los depósitos separados podrán utilizarse en las bombas traseras.

#### 7. Neumáticos

7.1. Los neumáticos pueden ser de turismo, deportivos o racing. No se permite el uso de slicks, slicks rayados o neumáticos especiales de lluvia. Los neumáticos habrán de ser revisados y estarán en perfecto estado de funcionamiento.

#### 8. Carburación

8.1. La elección del carburador es libre, siempre que sea un modelo de la época a la que corresponde el modelo de motocicleta o una replica de estos.

8.2. En las categorías de Clásicas 250, Clásicas 500 no se permite el uso de carburadores de guillotina o compuerta plana ni con power jet (se admiten los carburadores DELLORTO mod. VHBZ y VHBT de campana cuadrada). En estas mismas categorías no se permiten sistemas de admisión con láminas.

#### 9. Llantas de aleación

9.1. Las llantas de aleación están permitidas cuando el modelo las haya llevado en origen o el mismo modelo haya montado en competición. Las medidas para cada categoría serán respetadas.

#### 10. Dorsales

10.1. Los números y los dorsales tendrán que respetar las siguientes medidas mínimas: Dorsal: altura mínima 200mm y anchura mínima 250mm. Números: altura mínima 140mm y anchura mínima 80mm, espacio entre números 15mm...

10.2. La organización se reserva el derecho de asignar los números de los dorsales cada equipo o piloto participante.

## 11. Seguridad

11.1. Es obligatorio el precintado con alambre de los tapones y tornillos que accedan a espacios ocupados o bañados por aceite y líquidos de refrigeración.

11.2. Es obligatorio el precintado con alambre de los puntos de fijación de los tirantes de los tambores de freno así como de los tirantes de las pinzas de freno posteriores.

11.3. Para las motos de 4 tiempos es obligatorio el montaje de una bandeja de recuperación de aceite como establecido por normativa FIM. Su capacidad mínima será la de la mitad de la cantidad de aceite contenida en el cárter (o en el depósito separado en caso de cárter seco).

11.4. Todos los manguitos o tubos de aceite y gasolina tendrán que estar en excelente estado y encontrarse debidamente acoplados y cerrados con abrazaderas de metal (no se permite el cierre con alambre o abrazaderas de plásticos).

11.5. Todos los tubos de respiradero o desvaporizadores (Cárter motor, Caja de cambios, Depósito gasolina, Batería, Depósito de agua) tendrán que terminar en uno o más recipientes de capacidad mínima de 250cc, montado en posición vertical (inclinación máxima permitida 30%). Solo se permite agua destilada en los circuitos de refrigeración.

11.6. Todas las manetas tendrán que tener su terminación en bola redondeada.

11.7. El mando de gas tendrá que volver automáticamente en posición de cierre.

11.8. El guardabarros delantera tendrá que estar montado de manera fija y segura. Los bordes del guardabarros metálicos tendrán que estar redondeados.

11.9. Las palancas de freno y cambio así como las estriberas tendrán que tener sus bordes redondeados, sin cantos vivos.

11.10. Pipa de dirección, basculante y rodamientos de rueda sin holguras.

11.11. Todas las motocicletas equipadas con cadenas de transmisión tendrán que montar un cubrecadenas de seguridad en la parte inferior del basculante a la altura de la corona posterior como predispuesto por normativa FIM.

11.12. Todas las motocicletas tendrán que montar un cortacorriente de seguridad de fácil accesibilidad una vez en marcha.

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

## 12. Carburantes

12.1. Solamente estarán permitidos los combustibles que se puedan adquirir en cualquier surtidor, para uso comercial y las gasolinas de hasta cien octanos, ricas en plomo, acorde con los materiales de las motos. No se permiten gasolinas de competición, ni con aditivos especiales.

### 13. Estética

13.1. La vestimenta de los piloto se compondrá de mono de cuero de una sola pieza. Se aconseja que el color de los monos sea negro, de un solo color tradicional o bicolor (preferiblemente pantalón negro).

13.2. No se admitirán motocicletas cuyo aspecto exterior de conservación y/o restauración no se adapte a los mínimos exigibles por el presente Reglamento Técnico. El Comité Técnico tendrá la potestad de DENEGAR LA SALIDA A PISTA (previo informe al Director de Competición), a las motocicletas que reúnan las mínimas condiciones exigidas en el Reglamento Técnico. En los demás, todas las motocicletas deberán estar preparadas de acuerdo con los requerimientos del código FIM y/o el reglamento particular de esta prueba. Cualquier cuestión que se suscitase se resolverá basándose en el presente Reglamento por la Comisión Deportiva de la Federación Catalana de Motociclismo.

### 14. Salida, señales oficiales y parque cerrado

14.1. 30 minutos antes des del inicio de cada carrera, las motocicletas deberán situarse en premarque de salida. La salida se efectuará con motor en marcha, todas las motocicletas se situarán en la zona de Pit Line, junto a la señal o semáforo de acceso a pista, una vez dada la señal o abierto el semáforo todas las motocicletas se dirigirán hacia la parilla según clasificación de entrenamientos, inmediatamente se dará la salida a la vuelta de calentamiento y posteriormente se dará la salida de carrera.

Las motocicletas que por cualquier circunstancia no estuvieran en la zona de Pit Line en el momento de dar acceso a la pista, NO PODRÁN tomar la salida desde la parilla, debiendo permanecer con el motor en marcha en esa zona hasta que se efectúe la salida de carrera y se incorporarán a la misma inmediatamente después de que haya partido el último piloto de parilla.

14.2. Las señales oficiales serán las adjuntas al presente Reglamento Técnico.

14.3. Al término de la carrera las motocicletas habrán de dirigirse al parque cerrado, para su verificación final.

### 15. Motos de exhibición.

15.1. Para las motocicletas y pilotos de exhibición serán aplicables las normas generales de este Reglamento Técnico, exceptuando las que hacen referencia a normativas específicas de competición. Se recuerda que serán de especial aplicación las referentes al aspecto exterior, estado de conservación y/o restauración y sobre todo las relativas a todos los puntos que pudieran afectar a la seguridad de los pilotos.