

Trofeo RACE de Motociclismo 2014 REGLAMENTO GENERAL

versión 2 , entrada en aplicación 18 de marzo

Incluye:

Anexo 1 - Programa horario – Tipo

CAPITULO I ORGANIZACION

- Art. 1 DEFINICIÓN
- Art. 2 SECRETARIA DE LA ORGANIZACIÓN
- Art. 3 MOTOCICLETAS ADMITIDAS
- Art. 4 LICENCIAS
- Art. 5 INSCRIPCIONES, DERECHOS Y SEGUROS, PUBLICIDAD
- Art. 6 MODIFICACIONES AL REGLAMENTO
- Art. 7 APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO

CAPITULO II DESARROLLO DE LA PRUEBA

- Art. 8 PROGRAMA-HORARIO
- Art. 9 RESPONSABILIDADES DE LOS PILOTOS
- Art. 10 DISCIPLINA DE CONDUCTA
- Art. 11 NÚMERO MÁXIMO DE MOTOCICLETAS
- Art. 12 VERIFICACIONES TÉCNICAS Y DEPORTIVAS
- Art. 13 ENTRENAMIENTOS CRONOMETRADOS
- Art. 14 CARRERAS. TIPOS
- Art. 15 PARRILLAS. SALIDAS. LLEGADAS
- Art. 16 INTERRUPCIÓN DE CARRERA
- Art. 17 VIGILANCIA DE PISTA
- Art. 18 REUNIÓN DE PILOTOS (BRIEFING)
- Art. 19 PENALIZACIONES
- Art. 20 RECLAMACIONES. APELACIONES
- Art. 21 PUNTUACIONES Y TROFEOS. PREMIOS
- Art. 22 RESULTADOS A RETENER
- Art. 23 RESUMEN DE PENALIZACIONES
- Art. 24 CONDUCTA DURANTE EL EVENTO Y ABANDONOS.
- Art. 25 CALENDARIO

CAPITULO III REGLAMENTO TECNICO

- Art. 26 NORMAS TÉCNICAS DE APLICACIÓN
- Art. 27 MODIFICACIONES AUTORIZADAS Y PROHIBIDAS.
- Art. 28 NORMAS DE SEGURIDAD APLICABLES A LAS MOTOCICLETAS
- Art. 29 NORMAS DE SEGURIDAD APLICABLES A TODOS LOS PILOTOS

CAPITULO I - ORGANIZACION

Art. 1.- Definición

El RACE organiza durante la temporada 2014 cuatro pruebas de Velocidad en Circuito, de carácter Nacional y que constituirán el Trofeo RACE de Motociclismo, puntuable para el Campeonato Comunidad de Madrid de Velocidad.

Cada prueba será disputada conforme al Código Deportivo y Reglamentos de la RFME y FIM de Carreras de Velocidad aplicables en su caso, y al presente Reglamento y sus anexos.

Todas las pruebas se celebrarán en el Circuito del Jarama, de 3.850 metros de longitud, girando en el sentido de las agujas del reloj.

Art. 2.- Secretaria de la Organización

La Secretaría de la Organización antes, durante y después de las manifestaciones se encuentra en la dirección que se indica a continuación:

CIRCUITO del JARAMA

Autovía A-1 km. 28

28700 San Sebastián de los Reyes - MADRID

Tfno.: (91) 657 08 75 - Fax: (91) 652 27 44

e-mail secretaria@jarama.org

web www.jarama.org

Art. 3.- Motocicletas admitidas

Serán admitidas a participar motocicletas de producción de 4 tiempos y con cilindradas comprendidas entre 400 cc. y hasta 1200 cc., agrupadas eventualmente en dos clases, según su cilindrada:

- **Clase A:** Superior a 400 cc y hasta 600 cc 4 tiempos 4 cilindros.
Superior a 500 cc y hasta 675 cc 4 tiempos 3 cilindros.
Superior a 600 cc y hasta 750 cc 4 tiempos 2 cilindros.
- **Clase B:** Superior a 600 cc y hasta 1000 cc 4 tiempos 4 cilindros.
Superior a 750 cc y hasta 1000 cc 4 tiempos 3 cilindros.
Superior a 850 cc y hasta 1200 cc 4 tiempos 2 cilindros.

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

Asimismo serán admitidas a participar, encuadradas en la Clase A, motocicletas según las especificaciones técnicas del Reglamento KAWASAKI Z-CUP 2013, y sujetos a la normativa Deportiva y Técnica del presente Reglamento General.

En el caso de que alguna motocicleta y/o participante de las relacionadas anteriormente se salga de las especificaciones de referencia, será repositado en la Clase correspondiente a su cilindrada.

El Comité Organizador se reserva el derecho de modificar la presente distribución de Clases en cualquier momento, y en particular, a la vista de que las prestaciones no se correspondan con la Clase indicada anteriormente.

Art. 4.- Licencias

4.1.- Dado el carácter Nacional de las pruebas serán admitidos a participar:

- Pilotos con Licencia Nacional expedida por la R.F.M.E. Junior , Senior y Veterano de Velocidad, valedera para el año en curso.
- Pilotos con Licencia Homologada por la R.F.M.E. Junior, Senior y Veterano, expedida por cualquier Federación Autonómica y valedera para el año en curso.
- Pilotos con Licencia Autonómica Junior, Senior, Veterano, Aficionado y/o Promoción expedida por la Federación Madrileña, valedera para el año en curso.

4.2.- No están admitidos a participar los pilotos con licencia FIM “Grand Prix”.

Art. 5.- Inscripciones, derechos y seguros, publicidad.

5.1. Toda persona que desee participar en las diferentes pruebas deberá enviar a la Secretaria de la Organización el boletín de inscripción, debidamente cumplimentado, **ocho días** naturales antes de la celebración de la misma.

Los derechos de inscripción, que deberán ser abonados obligatoriamente por transferencia bancaria, hasta el **miércoles anterior a la semana de la prueba**, quedan fijados en **182 €** (IVA incluido), por prueba.

Los derechos de inscripción que se abonen después del periodo indicado en el párrafo anterior, serán de **200 €** (IVA incluido), por prueba.

La inscripción **FUERA DE PLAZO** a una prueba podrá efectuarse hasta el cierre de las verificaciones administrativas, siempre que hubiera plaza.

El número máximo de motocicletas admitidas en cada Clase será de **54** (36+18) .

Para el criterio de selección de las solicitudes, evaluadas por el Comité Organizador, serán tenidas en cuenta las siguientes consideraciones:

- Orden de recepción de las solicitudes.
- Palmares deportivo.
- Inscripción a todo el Campeonato.
- Pilotos socios del RACE
- Pilotos con licencia expedida por la Federación Madrileña de Motociclismo.
- Otras consideraciones a exclusivo criterio del Comité Organizador.

5.2. Por el mero hecho de firmar el boletín de inscripción, el piloto participante, así como todos los miembros del equipo quedan sometidos a las jurisdicciones deportivas reconocidas por la RFME y FIM, a su Código Disciplinario y de Arbitraje, así como a las disposiciones del presente Reglamento.

5.3. La solicitud no será aceptada si no va acompañada de los derechos de inscripción.

5.4. El Organizador se reserva el derecho de rechazar la inscripción de un participante (art. 120.5 Código Deportivo FIM).

Los derechos de inscripción serán reintegrados en su totalidad en el caso de que el Organizador suspenda la prueba o rechace una solicitud de inscripción.

Será reintegrado un porcentaje de los derechos de inscripción, a exclusivo criterio del Organizador, en el caso de la no-participación de un inscrito, por causa de fuerza

mayor debidamente justificada y así entendida por el Comité Organizador, siempre que se haya recibido en la Secretaría de la prueba comunicación por escrito antes de la fecha de cierre de inscripciones (15 días naturales antes de la fecha de comienzo de la prueba).

5.5. Los derechos de inscripción comprenden la prima de seguro garantizando la responsabilidad civil del participante a terceros establecida por la F.M.M. El seguro entrará en vigor desde el comienzo de las verificaciones y cesará al final de la prueba o en el momento de abandono, desclasificación o eliminación de carrera.

5.6. El Organizador asignará, dentro de lo posible, a cada motocicleta inscrita a la totalidad de las pruebas, un número válido para toda la temporada.

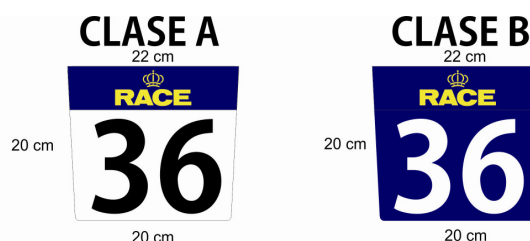
5.7. El color de fondo de la placa y números será:

CLASE A: Fondo **BLANCO** y números **NEGROS**.

CLASE B: Fondo **NEGRO** y números **BLANCOS**

5.8. Publicidad y números de competición

El Organizador suministrará **DOS** fondos adhesivos con la publicidad obligatoria y los números de competición que deberán estar correctamente colocados en el momento de la presentación a las verificaciones técnicas (**frente y colín de la motocicleta como figura en el dibujo adjunto**), estando prohibido expresamente recortarlos salvo aceptación por escrito del Organizador.



Deberán permanecer en su sitio durante los entrenamientos y la carrera. La colocación es responsabilidad del Concursante.

El concursante que incumpla esta norma podrá no ser autorizado a tomar parte en los entrenamientos y/o la carrera. La eliminación de la publicidad entregada por la organización podrá acarrear la eliminación de tiempos en las sesiones de entrenamientos o la desclasificación, a criterio del Árbitro de la prueba.

5.9. Si el número total de inscritos en alguna Clase es inferior a **15**, esta podrá ser agrupada en la otra Clase, pudiendo llegar, en caso necesario, a agrupar en una sola carrera todas las Clases admitidas.

Si el número total de inscritos (de todas las Clases admitidas) es inferior a **15**, el Organizador se reserva el derecho de anular la prueba, no existiendo otra obligación por parte del Organizador que la devolución de los derechos de inscripción

Art. 6.- Modificaciones al Reglamento. Anexos.

En conformidad con el artículo 100.4 del Código Deportivo FIM, el Organizador y el Árbitro de la prueba se reservan el derecho de modificar las disposiciones del presente Reglamento según las circunstancias y los casos que se puedan presentar. Los participantes serán avisados lo antes posible.

Todas las eventuales modificaciones o disposiciones suplementarias se comunicarán por medio de anexos fechados y numerados, los cuales formarán parte integrante del presente Reglamento. Estos anexos serán expuestos en el tablón de anuncios, situado en la Secretaría de la prueba.

Art. 7.- Aplicación e interpretación del Reglamento.

7.1. En conformidad con el Art. 34 del Reglamento Deportivo de la RFME, el Director de Competición es el responsable de la aplicación del presente Reglamento y de sus disposiciones durante el desarrollo de la prueba.

No obstante, deberá informar al Árbitro de la prueba de cualquier decisión importante que tome en aplicación de la reglamentación general o particular de la prueba.

7.2. Toda maniobra desleal, incorrecta o fraudulenta realizada por los Participantes ó los miembros del equipo, serán juzgadas por el Árbitro de la prueba quien aplicará el Código Disciplinario y de Arbitraje de la RFME y en su defecto de la FIM.

CAPITULO II DESARROLLO DE LA PRUEBA

Art. 8.- Programa horario.

En el Anexo I se indica el programa-horario básico de todas las pruebas del Trofeo, que podrá ser modificado a criterio del Organizador, si las circunstancias y/o el número de inscritos lo aconsejaran.

Art. 9.- Responsabilidades de los pilotos.

9.1. El participante es el único responsable de todas las personas a las que atañe su inscripción, y todas ellas deben respetar las leyes y reglamentos.

9.2. En el desarrollo de la competición, la responsabilidad oficial de un participante, no implica, en lo relativo al cumplimiento de los reglamentos, que quede libre de responsabilidad otra persona que se ocupe de alguna manera de una motocicleta regularmente inscrita.

Art. 10.- Disciplina de conducta.

En lo relativo a la conducta de los pilotos en las pruebas será de aplicación el Reglamento RFME de Carreras de Velocidad en Circuito, sin perjuicio de otras normas que puedan complementarlo.

Circular con la motocicleta de competición por el PADDOCK a velocidad anormal está prohibida, por lo que la puesta a punto y calentamiento deberán efectuarse con la motocicleta parada y en el lugar (boxes) que se le haya asignado. El incumplimiento de esta norma dará motivo a la desclasificación.

La velocidad de circulación por el Pit Line está limitada a 60 Km/h.

Art. 11.- Numero máximo de motocicletas.

El número máximo de motocicletas autorizadas a tomar parte en carrera es de **36**. El número máximo en entrenamientos cronometrados podrá ser de un 20% mas, es decir, **44** motos.

Art. 12.- Verificaciones técnicas y deportivas.

12.1. Todos los equipos participantes deben presentarse con su motocicleta a las verificaciones previstas en el programa de la prueba.

El Director de Competición podrá denegar la salida a las motocicletas no conformes o dará un plazo para su puesta en conformidad, si esto fuese posible.

Los participantes deben asegurarse que las motocicletas están conformes con las condiciones de admisión y de seguridad.

El mero hecho de presentar una motocicleta en un control técnico se considera como una declaración implícita de conformidad.

12.2. Las verificaciones efectuadas antes de la salida serán de orden general (control de licencias, de la marca y el modelo de la motocicleta, elementos de seguridad esenciales, ruidos, peso, etc.).

12.3. Los números de competición, suministrados previamente por el Organizador, deberán estar en su posición antes de presentar la motocicleta a la verificación técnica.

12.4. Todo fraude comprobado, y sobre todo el hecho de presentar marcas de identificación retocadas, entrañara la desclasificación del participante.

Art. 13.- Entrenamientos cronometrados.

Se programarán como mínimo 1 manga de entrenamientos cronometrados de 20 minutos por cada clase de cilindrada.

El comienzo de los entrenamientos se indicará al encender un SEMAFORO VERDE en la salida de boxes, acompañado de un aviso sonoro.

El final de los entrenamientos se indicará mostrando la bandera de cuadros en la línea de llegada. No está permitido pasar la bandera de cuadros más de una vez.

El Director de Competición podrá interrumpir por medio de la BANDERA ROJA, los entrenamientos las veces y durante el tiempo que estime necesario.

Todas las vueltas efectuadas durante los entrenamientos cronometrados serán cronometradas para determinar la posición de los pilotos en la parrilla de salida.

Una vez finalizados los entrenamientos oficiales esta prohibido entrar en la pista con las motos de carrera. El incumplimiento de esta norma dará motivo a la desclasificación del participante.

Para ser admitido en la parrilla de salida, se deberá de haber dado un mínimo de 3 vueltas en los entrenamientos oficiales.

El Árbitro de la prueba puede aceptar a la salida, sin superar el número máximo de motocicletas, a los pilotos que no hayan realizado el número mínimo de vueltas en entrenamientos cronometrados o no hayan participado en estos por razones de fuerza mayor. Estos, sin embargo, no podrán ser admitidos más que con las siguientes condiciones:

a) No eliminar a ningún clasificado.

- b) Que los pilotos ofrezcan total garantía de seguridad (conocimiento del circuito, etc.)

Art. 14.- Carreras. Tipos.

14.1. Entrenamientos y carreras

Las parrillas de salida de la carrera se formaran con los resultados de las tandas de entrenamientos cronometrados. Las carreras se disputarán al número de vueltas establecidas en el Reglamento Particular de la Prueba.

Si como consecuencia del número de pilotos inscritos y presentes en los entrenamientos, el Organizador decidiera dividir alguna de las clases en varios grupos de entrenamientos, estos se dividirán a criterio del Organizador, debiendo procurar que estos tengan un número similar de pilotos.

El Árbitro de la prueba se reserva el derecho de aplicar algún criterio máximo de calificación, por ej., 110 % ó 115 % del mejor de los tiempos de clasificación.

Art. 15.- Parrillas. Salidas. Llegadas.

15.1. PARRILLAS

Todas las parrillas tendrán una formación escalonada de 4-4-4-4... con la Pole Position situada a la izquierda.

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

Cuando una Clase se divide en varios grupos de entrenamientos, los puestos de la parrilla de salida se distribuirán de la siguiente manera:

Los puestos de 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 36 posiciones de la parrilla.

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

15.2. SALIDA

El procedimiento de salida será con semáforo, motocicleta parada y motor en marcha, tal y como se describe a continuación:

La salida para la vuelta de reconocimiento será posible durante 5 minutos. Estos cinco minutos serán señalizados en final de boxes mediante unos carteles de 5, 4, 3, 2 y 1 minuto, y acompañados de un aviso sonoro. Cuando estos 5 minutos se hayan agotado, la salida será cerrada mediante semáforo y bandera roja.

Los pilotos que hayan llegado después del cierre, y aquellos que no quieran efectuar la vuelta de reconocimiento, tendrán la posibilidad de colocarse en la parrilla hasta 5 minutos antes del inicio de la vuelta de calentamiento. Para ello debe seguir las instrucciones de los oficiales de la parrilla de salida.

Los pilotos que no estén situados en la parrilla de salida una vez mostrado el panel de 5 minutos, podrán iniciar la vuelta de calentamiento desde los boxes una vez que el último de la parrilla haya pasado por el final de boxes y siguiendo las instrucciones de los comisarios que allí estarán situados.

Tras la vuelta de reconocimiento, si un piloto decide entrar en boxes, podrá efectuar reparaciones o cambiar de motocicleta, pudiendo tomar la salida para la vuelta de calentamiento desde el final de boxes siguiendo las instrucciones del comisario que allí estará situado.

Una vez finalizada la vuelta de reconocimiento y colocados en sus correspondientes lugares de la parrilla de salida, los pilotos podrán ser asistidos por un máximo de 5 personas.

Un oficial de parrillas estará situado a la altura de cada línea para ayudar a los pilotos en la localización de su posición en la parrilla.

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 trabajos deberán trasladar su motocicleta a boxes, donde podrán continuar las tareas de reparación antes de que se muestre el cartel de 1 minuto y poder tomar la salida para la vuelta de calentamiento.

Está prohibido repostar o hacerlo mediante el cambio de depósito, una vez efectuada la vuelta de reconocimiento.

5 minutos antes del inicio de la vuelta de calentamiento: Se presentará un panel de 5 minutos en la línea de salida.

3 minutos antes del inicio de la vuelta de calentamiento (evacuación de la parrilla): Se presentará un panel de 3 minutos en la línea de salida.

En este momento todas las personas deben abandonar la parrilla, excepto dos mecánicos y la persona portadora de la sombrilla para cada piloto y los oficiales de parrilla indispensables. En este momento nadie (excepto los Oficiales acreditados) está autorizado a volver a la parrilla. Toda intervención sobre las motocicletas está prohibida. Se deben retirar en este momento los dispositivos de calentamiento de neumáticos de las máquinas situadas en la parrilla y en la salida de boxes, así como los de las máquinas de reserva.

1 minuto antes del inicio de la vuelta de calentamiento (arranque de motores): Se presentará un panel de 1 minuto en la línea de salida. En este momento todas las personas deben abandonar la parrilla bajo el control de los Oficiales, excepto un mecánico por piloto. Este mecánico ayudara al piloto en la puesta en marcha de la motocicleta y a continuación abandonara la parrilla.

30 segundos antes del inicio de la vuelta de calentamiento: Se presentará un panel de 30 segundos en la línea de salida. Todos los pilotos deben estar situados en sus correspondientes posiciones de la parrilla de salida con los motores en marcha. En este momento esta prohibida toda ayuda exterior. Los pilotos que no hayan conseguido poner en marcha sus motocicletas deberán abandonar la parrilla y dirigirse hacia los boxes donde tendrán la posibilidad de intentar de nuevo arrancarla o cambiar de motocicleta.

Estos pilotos pueden tomar la salida para la vuelta de calentamiento desde los boxes.

2 minutos antes del inicio de la carrera: 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 mostrarán una bandera amarilla. Los pilotos podrán tomar parte en 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 la vuelta calentamiento sin restricción de velocidad, seguidos de un automóvil de seguridad.

Una vez 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 cerrará 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 que define su posición 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 tras el mencionado vehículo y tomarán la salida desde esta posición siguiendo las indicaciones de un Oficial que con una bandera roja allí se encontrará. Toda infracción a esta norma será penalizada con un procedimiento de "USE PIT".

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. 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 bajados y el vehículo de seguridad finalice la vuelta, un oficial situado al final de la parrilla agitará una bandera verde.

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

Todo piloto que se anticipe a la señal de salida será sancionado con un procedimiento de "USE PIT". Se entiende que hay ANTICIPACION a la señal de salida cuando hay MOVIMIENTO de la motocicleta en el momento en que las luces rojas están encendidas.

Se encenderá la luz roja en el semáforo de salida y entre los 2 y 5 segundos siguientes la luz roja se apagará, siendo este el indicador de salida para la carrera.

Si tras la salida, 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 la 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.

15.3. SALIDA RETARDADA

Si existe algún problema en la parrilla de salida que afecte a la seguridad de la salida, el oficial responsable de dar la salida deberá presentar un panel con la leyenda "SALIDA RETARDADA" y 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 en la parrilla de salida. El procedimiento de salida se reiniciará con el panel de 1 minuto, se efectuará una vuelta de calentamiento y la distancia de la carrera se reducirá en una vuelta.

15.4. LLEGADA

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 a la cabeza de carrera en la última vuelta, el juez de llegada presentará simultáneamente a la bandera a 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.

En caso de que por una razón diferente a las citadas se diese la señal de llegada antes de que el piloto cabeza haya cumplido el número de vueltas previsto, 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 mostrar 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.

Se considera que una motocicleta está clasificada si ha cubierto el 75 % del número de vueltas efectuadas por el vencedor.

Las tres primeras motocicletas en todas las clases pasarán al box de verificación. Las motocicletas deberán estar acompañadas de un mecánico del equipo.

Las demás motocicletas pasarán al parque cerrado permaneciendo un máximo de 30 minutos. En este tiempo no deberá haber persona no autorizada dentro del parque cerrado y estará prohibida cualquier manipulación en las motocicletas. No respetar esta norma conllevará la desclasificación.

El tiempo máximo para la última vuelta será de 5 minutos.

15.5. CARRERAS EN PISTA MOJADA O SECA.

Ninguna carrera declarada como "mojada" será interrumpida por cambios en las condiciones climáticas.

15.6. PROCEDIMIENTO DE "USE PIT"

Durante la carrera, el piloto podrá ser requerido para que dirija su motocicleta a Pit Lane, mediante la presentación de un panel con la leyenda "USE PIT" y el número de dorsal del piloto sancionado. 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 la señal de limitación de velocidad y el semáforo de salida de la línea boxes. Si tras ser presentado el panel al piloto durante tres vueltas, éste no entra en Boxes, se le mostrará la bandera negra, siendo desclasificado.

En caso de infracción al límite de velocidad se aplicará una nueva sanción de “USE PIT”. En caso de producirse una segunda infracción de límite de velocidad, le será mostrada la bandera negra al piloto.

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

Si el piloto esta pendiente de recibir la sanción, y en la segunda salida también se adelanta, se le mostrará bandera negra.

Si varios pilotos han sido penalizados, el orden de parada será dada en base a su clasificación, el piloto mas rápido deberá parar primero.

En 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.

Art. 16.- Interrupción de Carrera.

La interrupción de la carrera se señalará a todos los participantes mostrando la BANDERA ROJA en la línea de salida y en todos los puestos de control.

Esta decisión será tomada por el Director de Competición por razones meteorológicas u otras, a su exclusivo criterio.

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.

Si se han cumplido tres o más vueltas, por el piloto cabeza de carrera y menos de las dos terceras partes de la distancia inicial a la que estaba prevista la carrera redondeando 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.

Si se han cumplido más de las dos terceras partes 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.

Art. 17.- Vigilancia de pista.

Durante la celebración de entrenamientos y carreras la información a los participantes por medio de las banderas se hará de acuerdo con el art.4 del Anexo 021 del Reglamento RFME y Código Deportivo de la FIM de Carreras de Velocidad.

La no-observancia, el incumplimiento o desconocimiento de estas informaciones podrán llevar consigo sanciones. El Árbitro de la prueba, a petición del Director de Competición, será el encargado de juzgar las situaciones que puedan llevar consigo estas sanciones, de acuerdo con la escala de penalizaciones del art. 3 del Código Disciplinario y de Arbitraje de la RFME y en su defecto de la FIM.

El no respetar la bandera amarilla durante el transcurso de la carrera será sancionado con un procedimiento de “USE PIT”.

El no respetar la bandera negra, conllevará la desclasificación pudiendo ser sancionado con la no aceptación de la inscripción en las siguientes pruebas del

Trofeo RACE.

Art. 18.- Reunión de información (BRIEFING)

En la primera prueba del Trofeo RACE de Motociclismo se realizará un briefing informativo para cada una de las Clases (A y B). Oportunamente se publicará en el programa de la prueba el lugar y la hora de la mencionada reunión.

La no-asistencia a este briefing conllevará una sanción de 30 €

Art. 19.- Penalizaciones.

El Árbitro de la prueba, de acuerdo con el art. 44 del Código Deportivo de la RFME puede aplicar tanto las penalizaciones especialmente previstas en el Reglamento Deportivo como cualquier otra penalización que disponga en virtud del capítulo 3.1 del Código Disciplinario y de Arbitraje de la RFME.

Podrán igualmente actuar en este sentido bajo demanda del Director de Competición.

Art. 20.- Reclamaciones. Apelaciones.

20.1. Toda reclamación deberá ser establecida de acuerdo con lo estipulado en el art. 116 del Código Disciplinario y de Arbitraje de la RFME.

20.2. Toda reclamación deberá ser hecha por escrito y presentada al Director de Competición o al Árbitro de la prueba, acompañada de la caución establecida para el año en curso, cantidad que no será devuelta si la reclamación se juzga injustificada. Para la presente temporada, dicha caución está fijada en 300 €. Si la reclamación fuera sobre un asunto técnico la caución será de 800 €, excepto en el caso de un control de carburante que el depósito será de 1.300 €, por cada una de las reclamaciones (art 21.16 Rgto. Velocidad en Circuito).

20.3. Los concursantes tienen derecho de apelación según lo indicado en el art. 119 del Código Disciplinario y de Arbitraje de la RFME y en su defecto de la FIM.

Art. 21.- Puntuación y Trofeos. Premios.

21.1. En base a la clasificación obtenida por cada piloto en la carrera se establecerá una clasificación general para cada Clase (A y B) para la atribución de puntos, que se hará según el siguiente baremo:

Puntuación para la clasificación general a aplicar a la clasificación de carrera

Puntos	Puntos	Puntos	Puntos	Puntos	Puntos
1º 100	7º 78	13º 72	19º 66	25º 60	31º 54
2º 94	8º 77	14º 71	20º 65	26º 59	32º 53
3º 90	9º 76	15º 70	21º 64	27º 58	33º 52
4º 86	10º 75	16º 69	22º 63	28º 57	34º 51
5º 82	11º 74	17º 68	23º 62	29º 56	35º 50
6º 80	12º 73	18º 67	24º 61	30º 55	36º 49

21.2. Inmediatamente después de finalizada cada carrera se realizará la "entrega de trofeos" a los tres primeros clasificados.

Los resultados de las carreras darán lugar a "entregas de trofeos" a los tres primeros clasificados al scratch de cada una de las Clases.

Los deportistas que se hayan hecho acreedores de Trofeo deberán participar obligatoriamente en la ceremonia del pódium.

Todo deportista que con derecho a participar en la ceremonia de pódium, realice cualquier acto de menosprecio hacia los demás participantes o a la organización, será

sancionado por el Árbitro de la prueba, pudiendo llegar hasta la exclusión.

21.3. PREMIOS: No existen premios en metálico. Se entregará trofeo a cada uno de los tres primeros clasificados en cada una de las Clases (A y B). La entrega de trofeos de realizará al término de todas las Clases (A y B) a fin de congregar a pilotos y público.

21.4. Los participantes de la Clase A con especificaciones técnicas del Reglamento de la KAWASAKI Z-CUP, no retendrán ni bloquearán puntos de la clasificación del Trofeo RACE de Motociclismo ni del Campeonato de Velocidad en Circuito de la Comunidad de Madrid.

En el caso de que los inscritos a una prueba sean más de 6, la clasificación de su categoría dará lugar, después de finalizada la carrera a una "entrega de trofeos" a los tres primeros clasificados.

Art. 22.- Resultados a retener.

La clasificación final del Trofeo RACE de Motociclismo se obtendrá por la suma de puntos obtenidos en las carreras, reteniéndose todos los resultados.

Será considerado ganador aquel participante que haya obtenido más puntos. En caso de empate, éste será decidido según la calidad de los puestos. En caso de nuevo empate, el Comité Organizador designará al vencedor basándose en otras consideraciones que juzgue oportunas.

Art. 23.- Resumen de penalizaciones.

<u>MOTIVO</u>	<u>PENALIZACION</u>
No pasar las verificaciones	No autorizado entrenamientos
Conducir peligrosamente por Pit Lane	Multa 60 € (1ª infracción)
Conducir peligrosamente por Paddock	Desclasificación
Adelantarse en la salida	USE PIT
Superar velocidad en Pit Lane	Multa 30 €.
Dorsales no reglamentarios	Multa 60 €.
Entrenar fuera de hora	Desclasificación

Art. 24.- Conducta durante la carrera. Abandonos.

24.1. Los pilotos deben obedecer las indicaciones señalizadas mediante las banderas, las luces o los paneles.

24.2. Los pilotos deben comportarse de una manera responsable que no represente ningún peligro para los demás competidores o participantes, tanto en la pista como en la zona de boxes. La velocidad en la zona de boxes está limitada 85 Km/h. Los pilotos deben respetar en todo momento las indicaciones del Reglamento Deportivo.

24.3. Los pilotos únicamente deben circular por la pista y por la zona de boxes. En caso de abandono accidental de la pista, debe volver a ella por el sitio donde la abandonó o por un sitio que no represente ninguna ventaja o por el indicado por los Oficiales. Toda infracción durante los entrenamientos será sancionada con la supresión de los tiempos conseguidos por el infractor hasta el momento. Toda infracción durante la carrera será sancionada con un procedimiento de "USE PIT". Estas sanciones podrán ser impuestas únicamente por decisión de Árbitro de la prueba.

24.4. 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. 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.

24.5. 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.

24.6. 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.

24.7. 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.

Los repostajes están absolutamente prohibidos. Los trabajos en el interior de los boxes respectivos están permitidos en los intervalos producidos por la interrupción de una carrera (art. 16).

24.8. Está permitida la ayuda de los mecánicos para la puesta en marcha de las motocicletas en la zona de boxes.

24.9. Los pilotos no deben transportar a otra persona en su motocicleta.

24.10. 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.

24.11. 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.

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

24.13. 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 a lo largo de la pista, siempre que no represente peligro para los demás participantes.

Art. 25 – Calendario.

En un principio, las fechas de las cuatro pruebas del Trofeo son:

26	Abril
31	Mayo
13	Septiembre

12 Octubre (domingo)

El Organizador se reserva el derecho a modificar el calendario de pruebas, por causas de fuerza mayor.

CAPITULO III REGLAMENTO TECNICO

Art. 26.- Normas técnicas de aplicación.

Serán de aplicación los siguientes artículos de los Reglamentos técnicos FIM para carreras de velocidad (Anexo 01.), que se enumeran a continuación:

01.01.- Introducción (Definición de motocicleta).

- 01.03.- Libertad de construcción.
- 01.05.- Categorías y grupos.
- 01.11.- Medida de la cilindrada.
- 01.17.- Sobrealimentación.
- 01.18.- Telemetría.
- 01.19.- Peso de las motocicletas.
- 01.21.- Designación de la marca
- 01.25.- Especificaciones generales.
- 01.26.- Definición de cuadro
- 01.27.- Dispositivo de arranque.
- 01.29.- Guardacadena.
- 01.31.- Escape.
- 01.33.- Manillar.
- 01.35.- Manetas.
- 01.37.- Mariposa del acelerador.
- 01.38.- Bombas de gasolina.
- 01.39.- Reposapiés.
- 01.41.- Frenos
- 01.43.- Guardabarros y protección de ruedas.
- 01.45.- Carenado.
- 01.46.- Inclinación y suspensión de las motocicletas.
- 01.47.- Llantas, neumáticos.
- 01.49.- Neumáticos para motocicletas solo.
- 01.55.- Placas, números.
- 01.57.- Depósitos de gasolina y aceite.

Nota: Estas especificaciones son de carácter definitorio y por lo general se cumplen en cualquier motocicleta de producción.

Art. 27.- Modificaciones autorizadas o prohibidas.

27.1. PESO MINIMO No debe ser inferior al 85 % del peso de origen.

27.2. GASOLINA Se autoriza únicamente el uso de gasolina sin plomo comercial.

27.3. NEUMÁTICOS Están autorizados únicamente neumáticos de venta al público para uso vial.

En el caso de que sea declarada la carrera como “mojada”, los neumáticos serán libres.

27.4. No podrán cambiarse los siguientes elementos o características de las motocicletas:

MOTOR.- Habrá que mantener el nº de cilindros, la carrera del pistón, bloque de cilindros y culata. Bastidor de serie.

CARBURACION.- El sistema de inyección / carburadores deberán mantenerse, así como los dispositivos de control de la entrada de aire y el número de inyectores o “gicleurs”.

CICLO, SUSPENSIÓN.- Bastidor y puntos de anclaje de la suspensión deberán mantenerse de origen.

TRANSMISIÓN.- El tipo de embrague (monodisco, baño de aceite, etc.) debe mantenerse.

Art. 28.- Normas de seguridad aplicables a motocicletas.

28.1. La motocicleta deberá disponer obligatoriamente de un interruptor o pulsador de paro al alcance de las manos del piloto a partir de las empuñaduras del/de los manillar/es.

28.2. Se deben suprimir obligatoriamente: el caballete lateral y/o central, los estribos del pasajero, el portaequipajes, los retrovisores, faros y pilotos y las barras de protección.

28.3. Todos los tapones de vaciado y llenado del circuito de engrase, filtro/s de aceite y el circuito hidráulico de frenos deben ser precintados con un alambre de seguridad.

28.4. Deben ser mantenidos de origen los sistemas de ventilación del cárter, depósitos, etc.; no se autoriza ningún escape atmosférico, abierto.

28.5. Como elemento refrigerante se autoriza únicamente el empleo de agua, sin ningún tipo de aditivo.

28.6. En lo referente a manillares, estribos y tubos de escape, se cumplirán las normas establecidas por la FIM a tal efecto para las motocicletas de velocidad.

28.7. El tapón de depósito de combustible debe poseer un sistema de apertura y cierre de rosca.

28.8. El puño de acelerador debe volver a su punto inicial por si solo cuando el conductor deje de apoyarse.

28.9. Un protector de cadena debe fijarse de modo que impida que la pierna o el pie del piloto se meta en el recorrido de la cadena inferior y la corona posterior de la rueda.

28.10. Para que no se dañe el chasis en las caídas, se permite la instalación de un tope protector de forma cilíndrica debidamente atornillado a cada lado del chasis. Estas protecciones deberán estar hechas en material plástico de un diámetro mínimo de 30 mm y máximo de 75 mm y no sobresalir más de 30 mm del carenado de la motocicleta. (art. 7 Rgto. Técnico Cto. España de Velocidad)

Art. 29.- Normas de seguridad aplicables a pilotos.

En lo relativo al equipo de los pilotos (mono, casco y guantes), se aplicará lo dispuesto en los artículos 01.65 (Equipos y vestimenta de protección); 01.67 (Cascos); 01.69 (Especificaciones de los cascos); 01.70 (Marcas de homologación) y 01.71 (Protección de los ojos) del Reglamento Técnico FIM para carreras de velocidad (Anexo 01).

A N E X O I

H O R A R I O

VIERNES,

16.00 - 19.00	Verificaciones Administrativas – OPCIONALES
16.00 - 19.30	Verific.Técnicas y colocación transponders – OPCIONALES

SABADO,

07.45 - 08.15	Verific. Adm./Técnicas y colocación transponders Clase A	
08.30 - 09.15	Verific. Adm./Técnicas y colocación transponders Clase B	
08.30	Briefing Trofeo RACE de Motociclismo Clase A	
09.30	Briefing Trofeo RACE de Motociclismo Clase B	
09.00 – 09.20	Entren. cronometrado CLASE A pares	} <i>dependiendo del</i>
09.35 – 09.55	Entren. cronometrado CLASE A impares	
10.10 – 10.30	Entren. cronometrado CLASE B pares	} “
10.45 – 11.05	Entren. cronometrado CLASE B impares	
11.20 – 11.40	Entren. cronometrado CLASE A pares	} “
11.50 – 12.10	Entren. cronometrado CLASE A impares	
12.20 – 12.40	Entren. cronometrado CLASE B pares	} “
12.50 – 13.10	Entren. cronometrado CLASE B impares	
13.25	Carrera Trofeo RACE de Motociclismo CLASE A	(10 v.)
14.00	Carrera Trofeo RACE de Motociclismo CLASE B	(10 v.)
14.35	Carrera Trofeo RACE de Motociclismo Challenge A+B	(10 v.)

Estos horarios están sujetos a modificación.