



REGLAMENTO TÉCNICO 2018
PreMoto3

AÑO 2018		
Versión	Aplicable desde	Artículos modificados
0	25/01/2018	3, 3.1.6, 11.1, 11.4
1	24/04/2018	4

REGLAMENTO TÉCNICO 2018 – PreMoto3

Contenido

1	INTRODUCCIÓN	1
2	ESPECIFICACIONES DE LA CLASE PREMOTO3	1
3	MOTOR / CAJA DE CAMBIOS.....	1
4	CAJA DE AIRE.....	3
5	SISTEMA DE INYECCIÓN DE COMBUSTIBLE, CARBURADORES Y CDI.....	4
6	SISTEMA DE ESCAPE	4
7	INSTALACIÓN ELÉCTRICA	4
8	MÓDULO DE GESTIÓN DEL MOTOR (ECU)	5
9	RADIADOR Y SISTEMA DE REFRIGERACIÓN	5
10	DEPÓSITO DE CARBURANTE.....	5
11	CHASIS	6
12	PESOS.....	8
13	PUÑO GIRATORIO DE GAS.	8
14	FRENOS	8
15	SUSPENSIÓN.....	9
16	RUEDAS.....	9
17	NÚMEROS Y FONDOS	9
18	AUTORIZACIÓN	10
19	GENERAL	10
ANEXO 1		

1 INTRODUCCIÓN

Las motocicletas destinadas al RFME Campeonato de España de Velocidad, de la categoría PreMoto3, requieren estar autorizadas por la RFME para su participación en el campeonato.

Todo participante deberá notificar las características de la motocicleta, en el momento de la inscripción, adjuntando la Ficha de Características Técnicas vía mail. (ver art. 18)

Las modificaciones de los reglamentos técnicos se podrán hacer en cualquier momento, con el fin de garantizar una competencia justa y serán publicados mediante anexos con la antelación debida para el conocimiento público.

2 ESPECIFICACIONES DE LA CLASE PreMoto3

Estos reglamentos están destinados a autorizar distintas modificaciones en la motocicleta homologada únicamente en bien de la seguridad, de una reducción de costes para la competición y de una limitación de potencia. (Ver reglamento banco de potencia 2018)

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

Si el cambio de una parte o sistema no está específicamente permitido en los siguientes artículos, entonces está prohibido

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 Director Técnico RFME podría admitir la verificación de una segunda motocicleta.

3 MOTOR / CAJA DE CAMBIOS

Motor monocilíndrico de 4 tiempos con el cubicaje del fabricante del motor homologado (250 cm³).

Sólo se permiten motores autorizados. (Ver anexo de motores en www.rfme.com)

3.1 Especificaciones del motor

Los motores instalados tendrán las características originales del fabricante. Solo estarán permitidas algunas modificaciones las cuales se detallan en el sub-apartado correspondiente.

3.1.1 Culata

Debe ser la pieza originalmente montada y homologada sin ninguna modificación permitida.

Los conductos de admisión y escape de la culata no podrán ser manipulados. No se autoriza ningún tipo pulido o bruñido de los conductos.

Las válvulas, asientos de válvulas, guías de válvulas, muelles de válvulas y copelas (retenedores) de los muelles deben ser los originalmente producidas por el fabricante para el motor homologado o los

procedentes del mercado de accesorios de la industria auxiliar, pero conservando siempre las mismas características que las originales.

3.1.1.1 Árbol de levas

Debe ser la pieza originalmente montada y homologada sin ninguna modificación permitida.

Serán los originales del fabricante del motor o los procedentes del mercado de accesorios de la industria auxiliar, pero conservando siempre las mismas características que las originales.

3.1.1.1.1 Piñones de los árboles de levas

Debe ser la pieza originalmente montada y homologada sin ninguna modificación permitida.

Pueden montarse como recambio los procedentes del mercado de accesorios de la industria auxiliar, pero conservando siempre las mismas características que las originales.

3.1.2 Cilindros

Debe ser la pieza originalmente montada y homologada sin ninguna modificación permitida.

3.1.3 Pistones

Debe ser la pieza originalmente montada y homologada sin ninguna modificación permitida.

Pueden montarse como recambio los procedentes del mercado de accesorios de la industria auxiliar, pero conservando siempre las mismas características que las originales.

3.1.3.1 Aros de pistón, pernos y clips

Debe ser la pieza originalmente montada y homologada sin ninguna modificación permitida.

Pueden montarse como recambio los procedentes del mercado de accesorios de la industria auxiliar, pero conservando siempre las mismas características que las originales.

3.1.4 Cigüeñal

Debe ser la pieza originalmente montada y homologada sin ninguna modificación permitida.

Pueden montarse como recambio los procedentes del mercado de accesorios de la industria auxiliar, pero conservando siempre las mismas características que las originales.

3.1.5 Biela

Debe ser la pieza originalmente montada y homologada sin ninguna modificación permitida.

Pueden montarse como recambio los procedentes del mercado de accesorios de la industria auxiliar, pero conservando siempre las mismas características que las originales.

3.1.6 Carters motor (Tapas de carters de encendido y embrague)

Debe ser la pieza originalmente montada y homologada sin ninguna modificación permitida.

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 una segunda tapa. (Ver anexo tapas protectoras)

3.1.7 Bombas de aceite y conductos de aceite

Debe ser la pieza originalmente montada y homologada sin ninguna modificación permitida.

3.2 Transmisión / Caja de cambios

- a) La caja de cambios será la homologada por el fabricante del motor en todos sus componentes. El número de marchas será el homologado por el fabricante del motor.
- b) Se pueden modificar el piñón, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas.
- c) La cubierta del piñón puede ser eliminada. Siempre que está quede cubierta por el carenado.
- d) Están autorizados los sistemas externos de cambio rápido de velocidades (Cableado y potenciómetro incluidos).

3.3 Embrague

Su configuración debe ser la originalmente homologada sin ninguna modificación permitida.

El tipo de accionamiento debe de mantenerse igual al de la motocicleta autorizada.

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

3.4 Arranque

Será recomendable contar con un dispositivo de arranque, ya sea de pedal o por motor de arranque.

4 Caja de Aire

La construcción de la caja de aire es libre. Podrá estar instalada en la motocicleta.

Aumentar la presión en la caja de aire utilizando la velocidad de la motocicleta está totalmente prohibido. **Para cumplir con esta norma la caja de aire ha de cumplir como mínimo con los siguientes requisitos:**

- **Tener una salida de aire de cómo mínimo el 50% de la superficie total de entrada.**
- **Esta salida de aire debe hacerse por 1 o como máximo por 2 aperturas en la parte trasera o lateral de la caja lo más trasera posible, nunca por la parte frontal, que sumaran el 50% del mínimo admitido.**
- **Estas aperturas de salida tendrán las mismas condiciones de filtrado de aire que la apertura de entrada.**

La decisión del director técnico R.F.M.E. sobre el cumplimiento de la norma será definitiva.

Todas las motocicletas deben estar provistas de un sistema de reciclado cerrado. Las líneas de respiración del motor pueden pasar a través de un depósito de captura de aceite y deben conectarse obligatoriamente para descargar en la caja de aire.

En caso que la motocicleta no disponga de caja de filtro, la línea de respiradero de aceite deberá descargar en un depósito de al menos 20cl.

5 Sistema de inyección de combustible, carburadores y CDI

Deben de ser las piezas originalmente montadas y homologadas sin ninguna modificación permitida.

El conducto admisión de la mezcla aire combustible será el original del fabricante.

La bomba de combustible y regulador de presión de combustible serán los originales del fabricante.

5.1 Suministro de Combustible

Los conductos de gasolina pueden reemplazarse.

Pueden utilizarse conectores rápidos (quick connectors).

Los vaporizadores de salida al aire pueden reemplazarse.

Pueden añadirse filtros de carburante.

5.2 Combustible

Debe de ser acorde con el Reglamento de Carburantes de la FIM (ver reglamento para las especificaciones detalladas).

6 SISTEMA DE ESCAPE

Los tubos de escape y silenciadores pueden ser cambiados o modificados.

El límite de ruido es de 105 dB / A, con una tolerancia de + 3 dB / A en la verificación final.

Las revoluciones a las que se efectuará el control sonoro serán de 5.000 RPM

La ubicación del silenciador es libre.

El aislamiento externo del sistema de escape está autorizado.

Titanio y carbono en el escape y silenciadores están permitidos.

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

7 Instalación eléctrica

La instalación eléctrica debe ser exactamente igual que la original del fabricante del motor. No se podrá variar su esquema de instalación ni la sección de los cables.

Los cables deben ser continuos entre sus extremos de conexión.

No se permite ningún empalme, conexión o la instalación de un roba corriente en ninguno de los cables eléctricos.

No se autoriza ninguna modificación en la instalación eléctrica.

8 Módulo de gestión del motor (ECU)

El módulo de gestión del motor será el propuesto por la RFME. Los pilotos deberán comunicar a la organización el número de serie del módulo.

La organización podrá disponer en todo momento de los datos y valores utilizados en las pruebas.

La organización podrá cambiar los módulos por otros aportados de su propiedad.

El punto de conexión para acceder a la descarga/comprobación de datos debe estar accesible en todo momento sin que implique el desmontaje de cualquier elemento de la motocicleta.

Ver anexo correspondiente. (*ANEXO 1*)

La batería es libre.

9 Radiador y sistema de refrigeración

9.1 Radiador

Es de libre configuración

9.2 Refrigerante

Solo está permitido el uso de agua.

9.3 Radiador de aceite y tapas de filtro de aceite

Los radiadores de aceite y la modificación de las tapas de filtro de aceite están permitidos.

10 DEPÓSITO DE CARBURANTE

Es de libre configuración

El interior es obligatorio que esté “completamente lleno” de material retardante tipo mousse, preferentemente Explosafe o similar.

Los tapones de carburante deben ser estancos y tener un sistema eficaz de cierre. En caso de duda sobre la estanqueidad del sistema de cierre, la decisión del Director Técnico RFME será definitiva.

Las chimeneas de aireación del depósito de carburante deben llevar una válvula de retención. La salida de las chimeneas de aireación debe hacerse en un recuperador apropiado, el cual debe tener una capacidad mínima de 250cc.

11 CHASIS

11.1 Especificaciones

Siempre que las normas siguientes se cumplan, los constructores tienen la libertad de ser innovadores con lo que respecta a diseño, materiales (excepto el uso de titanio) y construcción total del chasis.

Los laterales del chasis pueden protegerse con un recubrimiento en material compuesto. Estas protecciones deberán tener la forma del chasis **y dejar un espacio, como mínimo de 10 cm de largo por 5 cm de alto, en el lado derecho cerca del eje de la dirección, para poder pegar en el chasis la pegatina de verificación.**

11.2 Sub-chasis trasero

El sub-chasis debe ser de aleación de aluminio, de acero o fibra de vidrio. Los laterales del sub-chasis pueden protegerse con un recubrimiento en material compuesto. Estas protecciones deberán tener la forma del chasis.

11.3 DIRECCIÓN

Deberá haber un mínimo de 15° de movimiento de la dirección a cada lado del eje. Deberán fijarse unos topes para asegurar un espacio de un mínimo de 30 mm entre el manillar y el depósito, cuando el ángulo de giro esté en su punto máximo.

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

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

11.4 SEMIMANILLARES / MANETAS.

Los manillares deben tener una anchura total máxima de 600mm y sus terminaciones deben estar revestidas de caucho o terminar en tapones sólidos. La anchura del manillar se define como el ancho medido entre la parte exterior de las empuñaduras del manillar.

Las manetas y con sus cableados correspondientes son libres. La longitud de las manetas no puede ser superior a 200mm medidos desde el eje pivotante y terminadas en una esfera con un diámetro no inferior a 18 mm.

Los semimanillares dispondrán de sus correspondientes topes de caída con un mínimo de longitud de 20 mm medido desde el final del manillar. Estos deberán de estar construido en un material plástico.

Las motocicletas deben estar equipadas con una protección en la maneta de freno para protegerla de una activación accidental en caso de colisión con otra motocicleta. Sólo podrán instalarse elementos fabricados específicamente para esta función. En caso de duda sobre la eficacia del sistema, la decisión del Director Técnico RFME será definitiva.

Las motocicletas deben estar equipadas, y en estado operativo, de un interruptor o botón de pare ubicado en la parte superior de la tija o semimanillar (que pueda ser alcanzado por la mano mientras esté apoyada en el puño) capaz de detener el motor. El interruptor o botón debe de ser de color **rojo**. En caso de duda sobre la ubicación correcta y su operatividad, la decisión del Director Técnico RFME será definitiva.

11.5 REPOSAPIÉS.

Las estriberas y sus mandos pueden ser reposicionados, pero sus soportes deben estar montados en los lugares originales del chasis.

Las estriberas deben montarse fijas o de tipo plegable, la cuales deben incorporar un dispositivo que las retorne a la posición normal.

El extremo de la estribera debe acabar en una esfera de al menos 8 mm de radio.

Las estriberas no plegables (fijas) deben acabar en un tapón en aluminio, plástico, Teflón® o cualquier otro material equivalente, fijado de forma permanente. (Radio mínimo de 8mm). La superficie del tapón debe ser diseñada para alcanzar el área más amplia posible.

11.6 BASCULANTE

El basculante debe estar fabricado en aleación de aluminio o de acero.

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. El protector de cadena debe estar sujeto de manera consistente no permitiéndose la sujeción del mismo con elementos plásticos tales como bridas, teflón o similar.

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

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 enrasarse. Un sistema de anclaje o puntos para mantener la pinza trasera en su sitio puede ser añadido al basculante.

11.7 CARENADO.

- a) El uso de fibra de carbono o materiales compuestos de carbono no está permitido. Están autorizados refuerzos de Kevlar o carbono-Kevlar alrededor de los orificios y otros puntos de tensión.
- b) La anchura máxima de la carrocería no debe superar los 600 mm. La anchura del asiento o la parte posterior de la motocicleta no será superior a 450 mm (incluido el tubo de escape).
- c) La carrocería no debe extenderse más allá del borde frontal de la rueda delantera y una línea trazada verticalmente en el borde posterior del neumático trasero. La suspensión debe estar completamente extendida cuando se toma la medida.
- d) El borde de la cúpula y los bordes de todas las partes expuestas (vivos) deben estar redondeada por motivos de seguridad.
- e) Los anclajes del carenado son libres, pero el uso de titanio y el carbono están prohibidos.
- f) Cuando se mire lateralmente, debe ser posible ver el piloto, sentado en una posición normal, con la excepción de los antebrazos. Ningún material transparente puede utilizarse para eludir las anteriores reglas.
- g) 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). Las aberturas de la parte inferior del carenado deben estar situadas al menos a 50mm por encima de la parte inferior del carenado.

- h) El carenado inferior deberá incluir un agujero de 25mm, situado en la parte delantera del mismo. Este agujero debe permanecer cerrado mediante un tapón en caso de pista seca y deben abrirse únicamente en caso de lluvia, según lo declare por el Director de Carrera.
- i) El uso del guardabarros delantero es obligatorio. El guardabarros trasero se puede retirar.
- j) No se permiten orificios adicionales.

11.8 MATERIALES Y CONSTRUCCIÓN

La utilización del titanio o carbono está prohibida. Excepto art. 6

El uso del titanio en el motor, si no está instalado originalmente en la unidad homologada, está prohibido.

Para los ejes de las ruedas está igualmente prohibida la utilización de aleaciones ligeras.

12 PESOS

El peso mínimo del conjunto PILOTO + MOTO. Ver anexo tabla de pesos.

El peso mínimo para la motocicleta. Ver anexo tabla de pesos.

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

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

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

13 PUÑO GIRATORIO DE GAS.

El conjunto acelerador con su cableado correspondiente es libre pero siempre de accionamiento mecánico.

El puño giratorio de gas debe volver a su punto muerto automáticamente siempre que no se accione.

14 FRENOS

Se autoriza el cambio de la bomba de freno delantera y trasera.

Las pinzas de freno (delantera y trasera) serán libres.

Los discos de freno serán libres, pero siempre de material férnico (los discos de carbono no están autorizados).

Los latiguillos de freno son libres.

Las pastillas de freno son libres.

No se autoriza ningún conducto adicional de aire.

Sólo un único disco y una pinza de freno están permitidos en cada rueda.

15 Suspensión

15.1 Horquilla delantera

Solo pueden montarse horquillas autorizadas para la categoría. (VER TABLA)

15.2 Suspensión trasera

La unidad de la suspensión posterior (amortiguador) puede ser modificada o cambiada, pero deben usarse los anclajes de origen del cuadro y de la suspensión posterior (basculante) (o bieletas) de la motocicleta homologada.

Las suspensiones controladas electrónicamente no están permitidas.

16 RUEDAS

16.1 LLANTAS

Sólo están autorizadas las llantas de aluminio.

Dimensiones obligatorias para las llantas son:

- a) Delantera 2.50" x 17"
- b) Trasera 3.50" x 17"

16.2 NEUMÁTICOS.

Sólo los neumáticos procedentes del Suministrador Oficial se pueden usar.

Las especificaciones de los neumáticos disponibles en cada evento serán determinadas por el suministrador oficial. Sólo los neumáticos homologados para el evento serán autorizados.

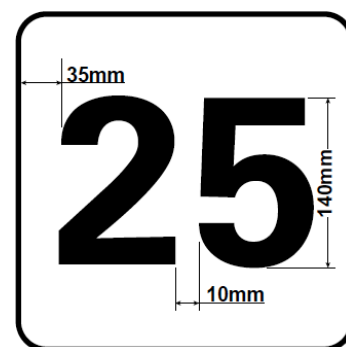
Consultar Anexo Neumáticos (www.rfme.com)

17 NÚMEROS Y FONDOS

Serán obligatorios tres dorsales por motocicleta siendo estos acordes a las especificaciones descritas en este documento. No está permitido el uso de más de dos cifras si la dirección de carrera o el promotor de la prueba no lo autorizan.

El número delantero debe estar colocado en el centro del frontal del carenado o en el lado donde esté situada la torre de cronometraje oficial.

Los números traseros o laterales, serán obligatorios. Deberán situarse tanto a derecha como a izquierda de la motocicleta y tendrán que ser situados en una superficie plana donde cumpla las especificaciones descritas. Podrán ir alojados tanto



en el colín de la motocicleta como en el lateral del carenado. Estos deben de ser visibles con la motocicleta entre 60° y 90°.

La altura mínima de la cifra o las cifras para el alojamiento frontal será de 140mm manteniendo la anchura natural de la tipografía normalizada. Ver tabla de tipografías.

La altura mínima de la cifra o las cifras para el alojamiento lateral será de 120mm manteniendo la anchura natural de la tipografía normalizada. Ver tabla de tipografías.

El espacio mínimo entre cifras si existe más de una será de 10mm.

El área de respeto para las cifras será como mínimo de 35mm para el frontal y de 30mm para los laterales.

Estás medidas deberán de cumplirse siempre en la parte frontal y para los laterales siempre que el alojamiento destinado al dorsal lo permita primando siempre la legibilidad del número.

Los dorsales serán de color plano lo más próximo a la carta RAL especificado para la categoría. No está permitido el uso de perfilados y sombras.

Los números y fondos serán:

	Fondo	Número
PreMoto3	ROJO	BLANCO

Paleta carta RAL:

- Blanco (RAL-9010)
- Rojo (RAL-3020)

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

18 AUTORIZACIÓN

Todos los modelos de motocicleta deberán estar autorizados por la RFME para su participación en el campeonato.

Un documento técnico con pesos, esquemas, diagramas, lista de piezas, referencias y precios de las mismas, dimensiones y fotos de las mismas deberán ser presentadas por el fabricante, importador o su representante a la RFME. (jjperez@rfme.com)

19 GENERAL

19.1 LOS SIGUIENTES ELEMENTOS PUEDEN SER MODIFICADOS O REEMPLAZADOS CON RELACIÓN A LOS MONTADOS EN LA MÁQUINA HOMOLOGADA:

- a) Se puede utilizar cualquier tipo de lubricante, líquido de freno o de suspensión, que se comercialice libremente.
- b) Juntas y materiales de empaque son de libre utilización.
- c) Los cierres de aluminio sólo pueden utilizarse en lugares no estructurales.
- d) Acabados de pintura y calcomanías de las superficies pintadas.

19.2 INSTRUCCIONES GENERALES DE SEGURIDAD

- a) Todos los tapones de orificios de llenado y vaciado de los fluidos del motor y caja de cambios deben de estar precintados con alambre.
- b) Todas las motocicletas deben estar provistas de un sistema de reciclaje cerrado. Los aspiradores de aceite deben estar conectados y vaciarse en la caja de aire o en un depósito adecuado con una capacidad mínima de 250cm³
- c) No se admitirán emisiones directas a la atmósfera.

19.2.1 LUZ TRASERA DE SEGURIDAD

Todas las motocicletas deben tener un piloto rojo en funcionamiento en la parte trasera del colín, para ser usada durante las carreras declaradas en mojado o en condiciones de baja visibilidad.

La luz trasera de seguridad debe cumplir con lo siguiente:

- a) La dirección de la luz debe ser paralela a la línea central de la motocicleta (dirección de marcha) y debe ser claramente visible desde detrás, al menos 15 grados desde la izquierda o derecha de la línea central de la motocicleta.
- b) Será fijada de manera segura en la parte final del asiento/carenado y aproximadamente en la línea central de la motocicleta. En caso de disputa sobre la posición del montaje o la visibilidad de la luz trasera de seguridad, la decisión del Director Técnico RFME será definitiva.
- c) La potencia/luminosidad debe ser equivalente a 10-15W (incandescente) o 0,6-5W (led).
- d) La luz debe poder ser encendida y apagada por el piloto desde el cuadro de mandos.
- e) La alimentación de esta luz puede estar separada del resto del cableado y batería de la motocicleta.

19.3 EQUIPAMIENTO(S) SUPLEMENTARIO(S)

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

19.4 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.

19.5 TRANSPONDER

Todas las motocicletas deben tener correctamente instalado un transponder de cronometraje, del tipo correcto para la categoría. El transponder debe ser suministrado por el Cronometraje Oficial o aprobado por el Cronometraje Oficial y fijado a la motocicleta en la posición indicada por Cronometraje y aprobada por el Director Técnico RFME.

El dispositivo de cronometraje debe de estar correctamente sujeto en su base correspondiente. Está deberá de estar sujeta en la motocicleta al menos con unas bridas, es más seguro con tornillos o remaches. Realizar está sujeción únicamente con velcro o adhesivo no será aceptado. El clip de sujeción de transponder deberá ser también asegurado con bridas o hilo de acero.

El transponder debe ser completamente funcional en la motocicleta tal y como requiera el Organizador, incluyendo cableado, alimentación y las entradas/salidas con propósito de obtención de datos o señales.

19.6 EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS

Los corredores deben llevar un mono de cuero o material similar antiabrasivo de una sola pieza con protecciones en rodillas, codos, hombros etc. Igualmente deben llevar guantes y botas de cuero o material similar antiabrasivo.

Está prohibido el material sintético.

Los corredores deben llevar un casco integral, homologado y vigente el año en curso, en buen estado, bien ajustado y sujeto correctamente.

La decisión final en relación la seguridad del equipamiento que verifique el piloto la tendrá el Director Técnico del Campeonato.

ANEXO 1

El fabricante de la Unidad de Control Electrónico (ECU) es GET
Contacto:



Pedidos centralitas y material: nsalgot@athenaiberica.es
Tel. +34 935 74 48 57 preguntando por Nil Salgot.

Contacto Asistencia Técnica GET:

España:

nsalgot@athenaiberica.es o llamando al teléfono +34 935 74 48 57 preguntando por Nil Salgot.
El horario de atención telefónica es de lunes a viernes de 9.0 a 14.00 y de 15.30 a 18.00

Italia:

tech@getdata.it o llamando al teléfono +39 044 72 72 72 preguntando por la asistencia técnica GET.
El horario de atención es de lunes a viernes de 8.30 a 12.30 y de 14.00 a 18.00

Las centralitas para modificar deben enviarse indicando claramente RFME CEV:

ATHENA MOTOR IBERICA

C/ Joiers 17, nave 6-7
08184 Palau Solità i Plegamans
Barcelona