SPORT

# 24 HORES DE CATALUNYA

**7-8-9 DE JULIOL DE 2017**

## Reglamento Particular

**T'ESPEREM A LES 24h DE MOTOCICLISME!**

Circuit de Barcelona CATALUNYA

Ajuntament de Barcelona

BCN+ Costa Barcelona

Diputació Barcelona

CATALUNYA

Barcelona Turisme
barcelonaturisme.cat

# 24 HORES DE CATALUNYA

## 7-8-9 DE JULIOL DE 2017

# REGLAMENTO PARTICULAR

(Pendiente de aprobación por las respectivas Federaciones)

***ÍNDICE*** ***PÁGINA***

CAPITULO 1 - CONVOCATORIA Y ORGANIZACIÓN

Artículo 1 – Convocatoria ..... 3
Artículo 2 - Organización ..... 3
Artículo 3 - Secretaría de carrera ..... 3

CAPITULO 2 - PARTICULARIDADES

Artículo 4 - Circuito ..... 3
Artículo 5 - Duración de la carrera ..... 3
Artículo 6 - Oficiales ..... 3
Artículo 7 - Señales ..... 3
Artículo 8 - Servicios de información ..... 4

CAPITULO 3 - PARTICIPANTES

Artículo 9 - Licencias ..... 5
Artículo 10 – Equipos debutantes ..... 5
Artículo 11 - Jefe de Equipo ..... 5
Artículo 12 - Equipamiento de los pilotos ..... 5
Artículo 13 - Control médico ..... 5

CAPITULO 4 - MOTOCICLETAS ADMITIDAS

Artículo 14 - Clases ..... 6
Artículo 15 - Reglamento técnico particular ..... 6
Artículo 16 – Neumáticos ..... 7

CAPITULO 5 - INSCRIPCIONES

Artículo 17 - Formalización ..... 7
Artículo 18 - Derechos ..... 8
Artículo 19 - Acceso a las instalaciones ..... 8
Artículo 20 - Asignación de boxes ..... 8

CAPITULO 6 - VERIFICACIONES

Artículo 21 - Administrativas ..... 9
Artículo 22 - Técnicas ..... 9

CAPITULO 7 - CONDUCTA DE LOS PARTICIPANTES

Artículo 23 - Acceso a pista ..... 10
Artículo 24 - Comportamiento en pista ..... 10
Artículo 25 - Comportamiento en Pit-Lane ..... 10
Artículo 26 - Comportamiento en boxes ..... 11
Artículo 27 - Relevos ..... 12
Artículo 28 - Repostaje de carburante ..... 12

CAPITULO 8 - DESARROLLO DE LA COMPETICIÓN

Artículo 29 - Entrenamientos. Generalidades ..... 13
Artículo 30 - Entrenamientos Libres ..... 13
Artículo 31 - Entrenamientos Calificativos ..... 13
Artículo 32 - Briefing ..... 13
Artículo 33 - Entrenamientos Nocturnos ..... 13
Artículo 34 - Equipos clasificados para la carrera ..... 14
Artículo 35 – Warm-Up ..... 14
Artículo 36 - Procedimiento de salida ..... 14
Artículo 37 - Neutralización de la carrera ..... 15
Artículo 38 - Interrupción de la carrera ..... 16
Artículo 39 - Llegada ..... 17
Artículo 40 - Verificación final ..... 17
Artículo 41 - Clasificación final ..... 17
Artículo 42 – Ceremonia de Pódium y Trofeos ..... 17

CAPITULO 9 - GENERALIDADES

Artículo 43 - Publicidad ..... 18
Artículo 44 - Suspensión o aplazamiento ..... 18
Artículo 45 - Responsabilidad y seguros ..... 18
Artículo 46 - Procedimiento sancionador y resumen de penalizaciones ..... 18
Artículo 47 - Reclamaciones ..... 19
Artículo 48 - Interpretación del presente reglamento y jurisdicción ..... 20
Artículo 49 - Aceptación y renuncia ..... 20
Artículo 50 - Instrucciones complementarias ..... 21
Artículo 51 – Política medioambiental ..... 22

PROGRAMA - HORARIO ..... 23

ANEXOS

Anexo 1: Medidas de las Motocicletas ..... 24
Anexo 2: Ubicación de los emisores de cronometraje ..... 25
Anexo 3: Seguridad y Peso de las Motocicletas..... 26
Anexo 4: Medidas de las placas de número ..... 27
Anexo 5: Sistemas de repostaje..... 28
Anexo 6: Luces ..... 29
Anexo 7: Procedimiento de Stop & Go ..... 30

ESQUEMAS

Esquema 1: Pit-Lane..... 32
Esquema 2: Paddock y Boxes..... 33
Esquema 3: Viales de Servicio..... 34
Esquema 4: Reja muro Pit-Lane..... 35

COMUNICADO Nº 1: Jornadas de Entrenamientos Privados ..... 36

## Capítulo 1 - CONVOCATORIA Y ORGANIZACIÓN

### 1 CONVOCATORIA

1.1 El Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC) convoca para los días 7, 8 y 9 de Julio de 2017 una prueba internacional de resistencia denominada:

***"24 HORES DE CATALUNYA"***

1.2 Estando registrada por la Federación Internacional de Motociclismo (FIM) (IMN 193/03) FIM Europe (EMN 10/321) y en los Calendarios Deportivos de la Real Federación Motociclista Española (RFME) y de la Federació Catalana de Motociclisme (FCM).

1.3 El presente Reglamento Particular (Deportivo y Técnico), sus anexos y/o complementos, que han sido redactados en catalán, castellano y francés. En caso de duda en su interpretación, y/o traducción, dará fe el editado en lengua castellana.

### 2 ORGANIZACIÓN

2.1 A todos los efectos (información, publicidad, etc.) los participantes deben dirigirse a:

Circuit de Barcelona-Catalunya
Mas "La Moreneta"
Apartado de Correos, 27
08160 - Montmeló
Tel.: + 34 93 571 97 10
e-mail: esportiva@circuitcat.com

### 3 SECRETARIA DE CARRERA

3.1 Antes y después del desarrollo de la competición estará situada en la sede de la Organización.

3.2 Durante el desarrollo de la competición se trasladará a:

Circuit de Barcelona-Catalunya
Torre de Control
Tel.: +34 93 571 97 84
Fax: +34 93 571 97 81

## Capítulo 2 - PARTICULARIDADES

### 4 CIRCUITO

4.1 La competición se desarrollará en el trazado "FIM Histórico" del Circuit de Barcelona-Catalunya, cuya longitud es de 4.727 metros. La carrera se disputará en el sentido de las agujas del reloj.

### 5 DURACIÓN DE LA CARRERA

5.1 La duración de la carrera está prevista a 24 horas consecutivas con salida y llegada según el Programa Horario.

### 6 OFICIALES

| | |
|---|---|
| Director de Carrera: | Pep SOLÉ |
| | Rafael VILARRUBIAS |
| Cronometrador: | Xavi LOZANO |
| Comisario técnico: | Sergio MATEO |
| Jurado: | Bertrand SOLER |
| | Daniel MAS |
| | Pablo ANDRÉS |

La dirección del Jurado durante la competición será:
Circuit de Barcelona-Catalunya
1ª Planta de la Torre de Control
Tel.: +34 93 571 97 57

6.1 El Jurado tendrá autoridad absoluta para decidir sobre cualquier caso que no esté previsto en este RP.

### 7 SEÑALES

7.1 Durante todo el desarrollo de la competición los pilotos deberán observar y acatar rigurosamente las indicaciones y señales siguientes:

7.2 Señales con banderas. **Todas las banderas se mostrarán agitadas:**

| Señal | Orden |
|---|---|
| Bandera catalana | Señal de salida |
| Bandera roja | Detención de la carrera |
| Bandera negra | Parada inmediata del nº indicado que no podrá reemprender la marcha |

| | |
|---|---|
| Bandera negra con círculo naranja | Parada inmediata del nº indicado |
| Bandera amarilla | Peligro inminente. Prohibido adelantar |
| Banderas amarillas (2) | Obstrucción total o parcial de la pista. Peligro inminente. Prohibido adelantar |
| Cartel con las siglas "SC" | Safety Car en pista, se prohíbe adelantar, incluso al vehículo. |
| Bandera amarilla con franjas rojas | Deterioro de la adherencia de la pista. |
| Bandera blanca con cruz diagonal roja | Gotas de lluvia. |
| Bandera verde | Pista libre. Fin de la prohibición de adelantar |
| Bandera blanca | Vehículo de servicio circulando en pista. Prohibido adelantar, se permite adelantar al vehículo. |
| Bandera azul | Va a producirse un adelantamiento de forma inmediata |
| Bandera a cuadros B/N | Final de entrenamientos o carrera |

7.3 Señales luminosas:

| | |
|---|---|
| **Señal:** | Semáforo amarillo intermitente en una zona del circuito. |
| **Significado:** | Peligro. Aminorar la marcha. Prohibido adelantar. |
| **Responsables:** | Oficiales de Pista. |
| | |
| **Señal:** | Linternas con cono difusor amarillo. |
| **Significado:** | Peligro. Aminorar la marcha. Prohibido adelantar. Indicación de dirección a seguir. |
| **Responsables:** | Oficiales de Pista. |
| | |
| **Señal:** | Semáforos amarillos intermitentes en toda la pista. |
| **Significado:** | Neutralización de carrera. Safety Car en pista. |
| **Responsable:** | Director de Carrera. |
| | |
| **Señal:** | Semáforos en rojo. |
| **Significado:** | Detención de la carrera o entrenamientos. |
| **Responsable:** | Director de Carrera. |

7.4 La no observancia de las señales será sancionada.

7.5 En el transcurso del desarrollo nocturno de la carrera, los Oficiales de Pista señalizarán a los pilotos los accidentes o incidentes en pista con:

- Banderas iluminadas.
- Semáforo amarillo intermitente encendido en el puesto de control del incidente y el del anterior.
- Linternas con cono difusor amarillo.
- Semáforos en rojo a lo largo de todo el perímetro de la pista.

**8 SERVICIOS DE INFORMACIÓN**

8.1 Durante el transcurso de la competición se facilitará información a través de diversos canales:

- Oficina de Atención a los participantes:
  Instalada en la Planta Baja de la Torre de Control, se encargará de facilitar datos referentes a:
  Clasificaciones provisionales, incidentes, sanciones, reclamaciones, etc.

- Tablón Oficial de Anuncios:
  Situado a pie de Torre de Control, puerta de acceso "Paddock".

- Boxes:
  a/ Conector para monitores de TV con señal de cronometraje (clasificaciones) y de Canal de Incidencias.

b/ Distribución de información y anexos.

- Servicio de megafonía:
  Esta información deberá considerarse en todos los casos como oficiosa.

8.2 En cualquier caso, sólo se considerarán oficiales los comunicados firmados por el Jurado, el Director de Carrera o la Organización, ya sean entregados en mano a los interesados o publicados en el Tablón Oficial de Anuncios.

**Capítulo 3 - PARTICIPANTES**

**9 LICENCIAS**

9.1 Podrán participar en la prueba todos los pilotos que estén en posesión de una licencia anual o de una sola prueba: Única, Única CE, FIM o FIM Europa. Las licencias FIM deberán ir acompañadas del permiso de salida de su federación nacional.

**10 EQUIPOS DEBUTANTES**

10.1 Equipos con mayoría de pilotos con licencia tramitada por primera vez en el presente año y que **nunca** hayan participado en una competición de velocidad o resistencia tanto en España como en ningún otro país.

10.2 En caso de duda la Organización estudiará el palmarés y la experiencia de los participantes para, a criterio de la misma, ubicar definitivamente a los participantes en la categoría que les corresponda.

**11 JEFE DE EQUIPO**

11.1 Cada equipo participante deberá nombrar un Jefe de Equipo y comunicarlo a la Organización en el boletín de inscripción. Esta persona será la responsable del equipo ante la Organización y el Jurado a todos los efectos: verificaciones, reuniones, comunicados, sanciones, etc. y estará identificado con una pulsera de color verde facilitada durante las Verificaciones Administrativas.

11.2 Entre otras, se le atribuyen las siguientes tareas:

- Realizar los trámites de verificaciones administrativas y técnicas.
- Asistir al Briefing pre-carrera.
- Comunicar la lista definitiva de pilotos.
- Comunicar los relevos que se efectúen.
- Comunicar los cambios de piezas, repostajes, etc.
- Firmar el acuse de recibo de los comunicados y sanciones.
- Presentar reclamaciones. (Véase Art. 47.3 RP)

**12 EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS**

12.1 Durante el desarrollo de la competición, los pilotos deberán ir provistos de casco, guantes, botas y con mono de cuero u otro material de una sola pieza (quedan expresamente prohibidos los monos de 2 piezas, cosidos o no). Todo ello homologado según los Reglamentos Técnicos de la FIM. Todos estos elementos deberán ir perfectamente cerrados y abrochados. En caso de inclemencias meteorológicas los pilotos podrán colocarse sobre los elementos antes descritos, prendas contra el frío o el agua.

12.2 Los cascos, en su parte trasera, deberán estar provistos de superficies retroreflectantes adhesivas y libres de publicidad, una de color rojo reverberante de 25 $cm^2$ y otra de color blanco de 25 $cm^2$.

12.3 Cada piloto deberá llevar obligatoriamente durante todo el desarrollo de la competición y de manera visible, dos brazales retroreflectantes, facilitados mediante fianza por la Organización, en cada antebrazo. Estos brazales identificarán por el color al piloto:

a. Azul para el piloto designado como primero en el boletín de inscripción.
b. Amarillo para el piloto designado como segundo en el boletín de inscripción.
c. Rojo para el piloto designado como tercero en el boletín de inscripción.
d. Blanco para el piloto designado como cuarto en el boletín de inscripción.

Este orden de los pilotos del equipo en el boletín de inscripción indica únicamente cual es cada uno por el color de sus brazales, pero no obliga necesariamente a que el primer piloto sea el que deba tomar la salida de la carrera.

12.4 Asimismo, deberán llevar una pulsera, facilitada por la Organización, en la muñeca izquierda con el mismo color que los brazales retroreflectantes.

12.5 Los piercings u otros objetos sólidos están prohibidos, debiéndose respetar la normativa de la RFME.

**13 CONTROL MÉDICO**

13.1 Los pilotos podrán ser sometidos a un reconocimiento médico previo a la salida por el servicio médico de la Organización.

13.2 Durante el desarrollo de la competición el Jurado o el Director de Carrera se reservan el derecho de someter a control antidoping o médico a cualquier piloto participante, especialmente en caso de accidente, con plena potestad para decidir sobre la vuelta a la competición de los participantes cuyo estado físico no sea el adecuado.

13.3 No superar dicha prueba, o negarse a ella, supondrá la EXCLUSIÓN.

13.4 Queda prohibido a los pilotos el consumo de bebidas alcohólicas o drogas durante el desarrollo de la competición.

## Capítulo 4 - MOTOCICLETAS ADMITIDAS

### 14 CLASES

14.1 Serán admitidas en la competición todas las motocicletas de 2 ruedas, Categoría I, Grupo A1 según el Art. correspondiente de la F.I.M., conformes con las especificaciones técnicas y de seguridad expresadas en el presente RP y sus Anexos (para aquellos aspectos no contemplados en el presente RP y sus Anexos, se aplicarán los Reglamentos Técnicos de la RFME y/o el Reglamento Técnico de la FIM del Campeonato del Mundo de Endurance). No están autorizadas las motocicletas Trail ni Supermotard.

14.2 Las motocicletas admitidas, todas ellas con motor de 4 tiempos, estarán encuadradas en las siguientes clases:

- Superstock 600 (STK600): de 400 cc. y hasta 600 cc. 4 cilin.
  superior a 500 cc. y hasta 675 cc. 3 cilin.
  superior a 600 cc. y hasta 750 cc. 2 cilin.

- Superstock1000 (STK1000): de 600 cc. y hasta 1.000 cc. 4 cilin.
  superior a 750 cc. y hasta 1.000 cc. 3 cilin.
  superior a 850 cc. y hasta 1.200 cc. 2 cilin.

- Open Superbikes (O-SBK): superior a 500 cc. 2 a 4 cilin.

- EWC Superior a 600 cc. y hasta 1000 cc. 4 cilin.
  superior a 750 cc. y hasta 1000 cc. 3 cilin.
  superior a 850 cc. y hasta 1200 cc. 2 cilin.

14.3 Las motocicletas de las clases Superstock y EWC deben cumplir los Reglamentos Técnicos vigentes del FIM Endurance. Las motocicletas de las clases Open-Superbikes deben cumplir el Reglamento Técnico editado aparte. Los Reglamentos Técnicos de la FIM (en inglés y francés) pueden encontrarse en la página web: www.fim-live.com

14.4 Los Reglamentos Técnicos de la RFME pueden encontrarse en la página web: www.rfme.com

14.5 Para las motocicletas no homologadas por la FIM, y previa solicitud, por escrito a la Organización con fecha límite según el programa horario, se estudiará la posibilidad de permitir su participación. En el caso de ser autorizadas, lo serán a todos los efectos. En cualquier caso, se deberá presentar la Ficha Técnica emitida por el fabricante, y acogerse, en lo que corresponda, a la mencionada Ficha.

14.6 La Organización estudiará y verificará la seguridad, competitividad y aspecto de cada una de las motocicletas inscritas para, a criterio de la misma, ubicarla en la clase que le corresponda o rechazar su participación.

### 15 REGLAMENTO TÉCNICO PARTICULAR

15.1 Las motocicletas deberán ir provistas de un sistema propio de puesta en marcha del motor (motor eléctrico de arranque o pedal de puesta en marcha).

15.2 La alimentación eléctrica del alumbrado debe estar provista de una dinamo o un alternador de una potencia mínima de 100 watios.

15.3 El montaje de proyectores suplementarios está autorizado. En ningún caso modificarán la silueta de la motocicleta ni sobresaldrán de las cotas de la misma y no podrán ser destellantes.

15.4 La luz de freno no deberá funcionar.

15.5 La motocicleta estará equipada con dos circuitos de luces separados. Cada circuito de luces se compone de un faro delantero blanco (o amarillo) y una luz trasera roja no intermitente (ver especificaciones máximas/mínimas). Cada circuito debe ser controlado por un interruptor en el manillar y no puede ser controlado por el otro circuito. El primer circuito se controla por un interruptor con posición ON/OFF. El segundo circuito debe tener un interruptor con las posiciones ON/OFF. Una tercera luz roja posterior debe estar directamente conectada a la batería y controlada con un fusible y otro interruptor. Es obligatorio que estos dos circuitos separados funcionen simultáneamente. Cada fuente de luz en la parte delantera debe tener una bombilla alógena de 55 watts mínimo o, si cualquier otra fuente de luz es utilizada, tener una luminosidad por lo menos equivalente.
Cada bombilla deberá tener la siguiente potencia: Para las bombillas: mínimo 10 watts, máximo 15 watts. Para las bombillas LED, una luminosidad equivalente a los valores idénticos de las bombillas.

Una luz suplementaria (piloto de señalización) no intermitente (ni de color rojo, amarillo o verde) con una potencia máxima de 5 watts puede ser añadida a la motocicleta, fijada de lado y que no visible desde la parte posterior de la motocicleta (ver anexo 6).

15.6 Además, un catadióptrico plano rojo de 60 $cm^2$, o una superficie retroreflectante de las mismas dimensiones, deberá ser colocado en la parte trasera de la motocicleta perpendicularmente al suelo y ligeramente inclinado hacia atrás (máx. 30°) y deberá ser totalmente visible desde una distancia no inferior a 50 metros.

15.7 Si, durante el tiempo en que es obligatorio el uso de las luces, el/los faro/s delantero/s y/o las luces posteriores no funcionaran, el piloto deberá pararse en su box, hasta que se efectúe la reparación, y no será autorizado a reemprender la marcha hasta que su iluminación esté en orden.

15.8 Por razones de seguridad y de cronometraje, las placas de números de las motocicletas deberán ser conformes al Anexo 4 del presente RP.

15.9 Las motocicletas deberán estar provistas de uno o varios recipientes cuya capacidad deberá ajustarse a la que corresponda a su categoría, que servirá(n) de recuperador(es) para los respiradores de la motocicleta (Aceite, combustible, agua, carters, etc.).

15.10 Asimismo, también deberán montar un carenado inferior, formando bañera, con un tapón (de un diámetro mínimo de 25 mm.) desmontable en caso de lluvia y con una capacidad mínima de 5 litros. Este carenado deberá presentarse desmontado a las verificaciones preliminares.

15.11 Todos los tapones de relleno y vaciado de aceite del cárter o caja de cambios, así como el filtro de aceite externo, deberán estar fijados por un precinto de seguridad.

15.12 Los depósitos de combustible deberán instalar válvulas de llenado rápido "Tipo aviación". Se recomienda la instalación de una protección. No obstante, en las clases Superstock, se autoriza un sistema de apertura y cierre de rosca ( Ver Art. 27.10)

15.13 El conjunto de iluminación (baterías, focos, cables, etc.) deberá estar instalado de forma permanente y funcionar con plenas garantías de seguridad y eficacia, durante toda la competición. Durante el tiempo en que no sea obligatorio el uso de luces, éstas podrán ser desmontadas, pero en caso de ser necesario su uso la motocicleta deberá parar y proceder a su montaje (Art. 24.9 RP)

15.14 Toda pieza sustituida durante la competición en la clase Superstock, que no corresponda a las especificaciones de su Reglamento Técnico, comportará la exclusión de la clase y pasará a la siguiente que le corresponda (Open-Superbikes o EWC).

15.15 Para que no se dañe el chasis en las caídas, se puede instalar un tope protector de forma cilíndrica debidamente atornillado a cada lado del chasis. Estas protecciones deberán estar hechas en materiales plásticos de un diámetro mínimo de 30mm y de un diámetro máximo de 75mm y no sobresalir más de 30mm del carenado y adecuarse a la forma del mismo. No podrán instalarse estas protecciones en el área de los reposapiés.

15.16 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, los mensajes que, mediante la presentación de un panel, le son mostrados desde boxes o de los movimientos del cuerpo del corredor, o una cámara de televisión, instalada firmemente en la motocicleta, para la cual se deberá solicitar autorización para su instalación.

Se autoriza el uso de Laptimers basados en la señal de un emisor de rayos infrarrojos.

15.17 **Es responsabilidad del equipo, la adquisición e instalación de un transponder** en la motocicleta, para poder superar las verificaciones técnicas previas.

Este transponder tiene que ser del modelo AMB Tranx 260 DP con una conexión directa a la batería de la motocicleta, fijado con remaches o tornillos según el Anexo 2, a una altura máxima de 80 cm respecto a la pista y sin ningún material metálico o de fibra de carbono entre el transponder y la pista.

El mantenimiento, anclaje y uso de los aparatos de cronometraje es responsabilidad del equipo. El mal funcionamiento comportará, en el caso de los entrenamientos, una parada obligatoria en los boxes, para su sustitución o reparación.

En el caso que un equipo no disponga de transponder, el servicio de cronometraje le pondrá uno a su disposición, mediante el correspondiente alquiler y fianza.

El importe del alquiler será de 100 Euros más fianza, que será devuelta al equipo, una vez terminado el meeting y comprobado su estado de funcionamiento por el servicio de cronometraje. En el caso de pérdida, deterioro o no retorno del transponder de alquiler, no será devuelta la fianza.

## 16 NEUMÁTICOS

16.1 Neumáticos: Para todas las clases y categorías el tipo, modelo y marca de neumáticos es libre.

## Capítulo 5 - INSCRIPCIONES

## 17 FORMALIZACIÓN

17.1 Las solicitudes de inscripción pueden encontrarse en la página web www.circuitcat.com Se enviarán a la Organización, obligatoriamente por correo electrónico o fax adjuntando el comprobante de la transferencia del pago de los derechos de inscripción que deberá realizarse en la cuenta reflejada en la solicitud de inscripción. Deberán enviarse también una fotografía actual tamaño carné de cada piloto y del jefe de equipo, ya sea por correo electrónico en formato jpg o por correo ordinario. El documento original con las firmas de todos los pilotos deberá estar en poder de la Organización como muy tarde durante las verificaciones administrativas.

**Los boletines de inscripción que no cumplan todos los datos exigidos, no serán aceptados. Los detalles especificados en el boletín de inscripción serán vinculantes.**

17.2 Obligatoriamente se deberá hacer constar el nombre del Jefe de Equipo en el boletín de inscripción, así como un teléfono y/o dirección de correo electrónico de contacto.

17.3 El plazo para la formalización de inscripciones será en las fechas y horas indicadas en el Programa-Horario del presente reglamento, o en su defecto en el momento de completar el número máximo de equipos participantes.

17.4 Los equipos estarán formados por un mínimo de 3 y un máximo de 4 pilotos.

17.5 La organización podrá rechazar las inscripciones que considere oportunas sin tener que comunicar los motivos.

17.6 El número máximo de equipos admitidos a las verificaciones, entrenamientos y carrera es de 75.

17.7 Para constituir una categoría, como mínimo tendrá que haber 3 equipos inscritos.

17.8 Todas las inscripciones serán condicionadas hasta la publicación de la Lista de Inscritos, en la que se darán a conocer los equipos aceptados por la Organización.

17.9 La Organización se reserva el derecho de suspender la carrera, en el caso de que hubiera menos de 30 inscritos en el momento del cierre oficial de periodo de inscripciones.

**18 DERECHOS**

18.1 Conjuntamente con la formalización del Boletín se deberán abonar, por transferencia bancaria, unos derechos de inscripción cuyo importe, aceptando la publicidad de la Organización, es de 2.100 Euros por equipo (IVA incluido). En caso de no ser aceptada dicha publicidad, los derechos de inscripción serán dobles. Si por aplicación del Art. 34, o por cualquier otra causa, un equipo no puede tomar la salida, estos derechos de inscripción no podrán ser reembolsados.

18.2 Si el Organizador recibe la notificación de cancelación de inscripción antes de la fecha de cierre de las inscripciones, retornará el importe abonado.

18.3 En caso de anulación de la prueba el Organizador reembolsará a todos los equipos inscritos el 100% de los derechos.

**19 ACCESO A LAS INSTALACIONES**

19.1 El acceso al Circuit de Barcelona-Catalunya deberá realizarse por el acceso Principal a partir de la fecha y hora indicadas en el Programa-Horario del presente reglamento.

19.2 Una vez en el circuito, los equipos deberán seguir las instrucciones de los Oficiales con objeto de acreditarse y conocer su ubicación en el Paddock (Ver Esquema 2).

19.3 El acceso al Paddock se hará bajo la supervisión del personal del circuito, cuyas instrucciones deberán respetarse.

19.4 Las Áreas de Paddock disponibles para los Equipos para la ubicación de los vehículos de trabajo, hospitalidad, etc. Quedan detallados en los planos adjuntos al R.P. (Ver Esquema 2).

19.5 La Organización se reserva el derecho de hacer el Paddock abierto o cerrado en función de las actividades paralelas que se organicen.

19.6 Cada motocicleta reglamentariamente inscrita tendrá derecho a 15 acreditaciones personales de trabajo (3 de las cuales serán de muro de señalización y 3 de acceso a la parrilla de salida). 1 acreditación Scooter con acceso al vial de servicio, 2 acreditaciones de acceso a Paddock (vehículos de trabajo), 2 acreditaciones de acceso al "P-in Equip" y 3 acreditaciones al "P-in" (vehículos particulares). El brazalete identificativo acreditará a los pilotos y al jefe de equipo.

19.7 Toda utilización fraudulenta de las acreditaciones de acceso será penalizada de oficio y se aplicará una sanción de 300 Euros a pagar de inmediato.

19.8 Se recuerda la exclusividad de acceso al Paddock para los vehículos de asistencia (quedando expresamente **excluidos los turismos**) debidamente acreditados y que, según el presente Reglamento, deben ser un máximo de 2 vehículos por vehículo inscrito.

19.9 Los vehículos particulares y turismos podrán aparcar en los distintos parkings interiores del circuito ubicados junto al Paddock.

19.10 Los vehículos que transporten cualquier material para uno o más equipos, y que no dispongan de acreditación para acceder al Paddock, deberán descargar fuera de éste.

19.11 Está prohibida la entrada de animales (excepto aquellos que puedan estar especialmente autorizados para uso de servicios de seguridad), en la zona de Paddock, Boxes, Pit-Lane, Pista y en todas las zonas reservadas a los espectadores.

19.12 Los menores de 16 años, aunque vayan acreditados, tienen el acceso prohibido a los Boxes, Pit-Lane y Pista.

**20 ASIGNACIÓN DE BOXES**

20.1 La asignación de plazas realizada por el Organizador es vinculante.

20.2 Debido a que el número de boxes es limitado, los equipos deberán compartir el espacio de los mismos.

20.3 Cada box será compartido en partes iguales en cuanto a: superficie cubierta, instalaciones, área de trabajo del Pit-Lane y espacio en el muro de señalización (Ver Esquema 1).

20.4 Las áreas de Paddock disponibles para los Equipos para la ubicación de los vehículos de trabajo, hospitalidad, etc. quedan detallados en el Esquema 2.

20.5 De todas formas, si la disponibilidad del Circuit lo permite y si algún equipo quiere utilizar el box en exclusiva (sin compartir) deberá expresarlo en el formulario de inscripción; en el caso de querer algún box en concreto deberá constar también en el formulario. Estos boxes estarán disponibles al precio de 1.050 Euros por equipo (IVA inclui-

do), y sólo se podrá hacer efectivo su importe en el mismo momento de tramitar los derechos de inscripción. En caso de coincidencia entre las peticiones o de exceso de demanda, el orden de adjudicación será el del abono del mencionado importe hasta ocupar todos los boxes disponibles a criterio del Organizador.

20.6 El acceso al box estará condicionado a la obtención de la llave, ésta será entregada en la Oficina de Atención a los participantes previa entrega de una fianza.

20.7 Las tomas de corriente eléctrica, tomas de agua y/o desagües deberán utilizarse con adaptadores y sistemas adecuados y seguros, que garanticen su buen uso y funcionamiento durante la utilización de las instalaciones.

20.8 Está prohibido pintar, perforar, desmontar o realizar mal uso de las instalaciones del circuito ya sea el Paddock, boxes, Pit-Lane, pasillo de señalización, etc.

20.9 Todo equipo no clasificado o no autorizado para la carrera deberá desalojar todas sus pertenencias del box asignado antes de la hora y en la fecha indicadas en el Programa-Horario del presente reglamento. La Organización se reserva el derecho de reorganizar los boxes.

20.10 Estos boxes serán susceptibles de ser ofrecidos, por la Organización, a aquellos equipos que hayan solicitado, dentro del tiempo y forma, disponer de un box en exclusiva y que por los motivos que fuere no lo dispongan.

20.11 De producirse este caso, la Organización, por riguroso orden de fecha de solicitud de box en exclusiva, ofrecerá estos boxes libres a los equipos afectados, pudiendo éstos renunciar a ocuparlos, lo que implicará ser ofrecido al siguiente equipo, y así sucesivamente.

## Capítulo 6 - VERIFICACIONES

### 21 ADMINISTRATIVAS

21.1 Las verificaciones administrativas tendrán lugar en la Oficina de Atención a los participantes (Planta Baja de la Torre de Control), en la fecha y horas indicadas en el Programa-Horario del presente reglamento. Los equipos que no cumplan su horario establecido, serán penalizados a criterio del Jurado. Este trámite deberá ser pasado por el Jefe de Equipo, debiendo acompañar los siguientes documentos:

- Las licencias de todos los pilotos inscritos.
- Fotocopias (anverso y reverso) DNI pilotos.
- Permiso o visado de salida de F.M.N. para los pilotos extranjeros.
- Números de teléfono de contacto de Pilotos y Jefe de Equipo.
- Fotos color (tamaño carné) de cada uno de los pilotos y del Jefe de Equipo, en caso de cambiar respecto al Boletín de Inscripción facilitado a la Organización.

21.2 Una vez pasada la verificación administrativa le será entregado:

- Ficha de Verificación Técnica, que será preciso presentar junto con la motocicleta en la Verificación Técnica Preliminar.
- Brazaletes identificativos para cada piloto del equipo y el jefe de Equipo.
- Pulsera identificativa para cada piloto del equipo, cuyo color deberá corresponder al color de cada piloto en la hoja de inscripción.
- Fichas de control en boxes.

21.3 Los cambios de piloto y/o Jefe de Equipo solamente están permitidos desde el cierre de las inscripciones hasta el fin de las Verificaciones Administrativas (Ver Programa Horario).

### 22 TÉCNICAS

22.1 Las verificaciones técnicas preliminares tendrán lugar en los Boxes 2 y 3, en la fecha y horas indicadas en el Programa-Horario del presente reglamento. Los equipos que no cumplan su horario establecido, serán penalizados a criterio del Jurado.

22.2 Se revisarán todos los apartados especificados en el Reglamento Técnico Particular y muy especialmente los previstos en el Artículo 15 de este RP.

22.3 Se establecerá una marca identificativa (precinto o pintura) sobre determinadas piezas que no podrán ser cambiadas durante la carrera. Estas piezas son: bastidor, cuadro o chasis, cárteres motor, bloque cilindros, caja de cambios y elementos silenciadores, de estos últimos se podrán marcar los de recambio.

22.4 A excepción de las piezas detalladas, el resto de componentes de la motocicleta podrá ser cambiado o reparado.

22.5 En el caso de cambio de tubo de escape, éste se deberá comunicar al Inspector de Boxes; los escapes deberán estar conformes con las normas establecidas (el nivel permitido es de 105 dbA a 5000 r.p.m. para todas las motocicletas). Todos los escapes deberán llevar las marcas identificativas por lo cual deberán haber pasado antes la verificación técnica preliminar.

22.6 El equipamiento de los pilotos participantes también deberá pasar la verificación técnica preliminar.

22.7 En el caso de ser necesario, se pasará una nueva verificación técnica a las motocicletas clasificadas para la carrera en la fecha y horas indicadas en el Programa-Horario del presente reglamento.

22.8 Durante el transcurso de la competición se podrán establecer de oficio cuantas verificaciones consideren los Oficiales, si existiesen infracciones con respecto a alguna motocicleta verificada, ésta será sancionada con la EXCLUSIÓN.

Si se encontrasen anomalías o deficiencias no fundamentales, se obligaría a los participantes a solventarlas antes de volver a la carrera.

22.9 Toda motocicleta no presentada a cualquier verificación técnica, prevista o designada de oficio, será considerada EXCLUIDA de la competición, así como aquellas motocicletas que no superen dichas verificaciones.

22.10 Todos los equipos podrán presentar 2 motocicletas idénticas a las verificaciones técnicas. El Jefe de Equipo deberá informar de la motocicleta que participará en la carrera en la fecha y hora señalada en el Programa Horario. La motocicleta descartada deberá ser retirada del box y no podrá volver a ser utilizada durante la competición. Los Comisarios Técnicos supervisarán después del Warm-up que la moto que no participará en la carrera ha sido retirada.

## Capítulo 7 - CONDUCTA DE LOS PARTICIPANTES

### 23 ACCESO A PISTA

23.1 Para el inicio de los entrenamientos y del procedimiento de salida, el acceso de las motocicletas a pista deberá realizarse obligatoriamente a través del final del Pit-Lane (Control 00).

### 24 COMPORTAMIENTO EN PISTA

24.1 Toda maniobra, de un piloto en pista, que tienda a utilizar su motocicleta en el sentido inverso al de la carrera está prohibida.

24.2 En caso de incidente o avería, el piloto deberá, inmediatamente, dirigir su motocicleta fuera de pista, en un lugar donde no represente peligro alguno para el normal desarrollo de la competición y siempre fuera de la trayectoria del resto de pilotos. Siempre que sea posible se dirigirá a la derecha de la pista con objeto de utilizar el vial de servicio interior. Si cuenta con material y herramientas a bordo podrá, una vez en el vial de servicio, proceder a su reparación.

24.3 En caso de que el piloto opte por dirigirse a boxes lo indicará a los Oficiales de Pista y utilizará los viales de servicio u otro vial de acceso rápido a los boxes (zona interior Paddock) sin superar la velocidad máxima de 30 km/h. y sin entorpecer la circulación de los vehículos de servicio. En este caso no podrá recibir ayuda exterior de ningún tipo bajo pena de sanción. Si la motocicleta sólo puede llegar a los boxes siendo empujada por el piloto, se autorizará la ayuda de los pilotos del equipo, que deberán desplazarse a pie o en scooter (cilindrada máxima 150 c.c.) hasta el lugar dónde se encuentre la motocicleta. La alternancia de pilotos empujando la moto no será considerada un relevo. En la rampa de salida del túnel que comunica el vial exterior con el interior a la altura de los Controles 0.2 y 7, se establecerá una zona de ayuda externa por la Organización no penalizada. (Ver Esquema 3)

24.4 El piloto que tenga la intención de abandonar la pista y volver a su box deberá avisar previamente de su intención, y a él le incumbe vigilar que esta maniobra no represente peligro.

24.5 Cuando un incidente en carrera deje una motocicleta, o sus restos, en lugares que conlleven un riesgo para el resto de los pilotos participantes, los Oficiales de Pista tomarán las medidas necesarias para retirarlos.

24.6 En pista está prohibido que cualquier persona se acerque a una motocicleta parada en el circuito, a excepción del piloto-conductor, el Director de Carrera, sus Adjuntos, El Jurado o Comisarios Técnicos, o los Oficiales de Pista.

24.7 El abandono de una motocicleta en cualquier lugar del circuito, salvo en los casos de accidente en los que el piloto deba ser trasladado por las asistencias sanitarias, podría ser motivo de sanción. Este piloto (si el servicio médico lo estima oportuno) u otro del equipo podrá recoger la motocicleta y continuar la carrera, siempre y cuando se cumpla la normativa de tiempos de relevos. Los relevos fuera de la zona autorizada implicarán una sanción.

24.8 El Director de Carrera o sus Adjuntos podrán detener una motocicleta, cuyo piloto haya cometido una infracción o cuyo estado pueda constituir un serio peligro para el propio piloto o el resto de los participantes. Una bandera negra y el dorsal de la motocicleta mostrados en la línea de llegada indicarán al piloto que debe detenerse. Si tras dos vueltas el piloto no se detuviese en boxes, el Director de Carrera o sus Adjuntos se dirigirán al Jefe de Equipo para que éste ordene la parada inmediata de su motocicleta. Los motivos de esta decisión serán debidamente comunicados al Jefe del Equipo.

24.9 El Director de Carrera, sus Adjuntos o cualquier puesto de señalización (sólo a instancias del Director de Carrera) podrán indicar a un piloto que abandone inmediatamente la pista, debido a que la motocicleta tiene problemas mecánicos susceptibles de constituir un peligro para él o para los otros pilotos. Una bandera negra con circulo naranja y el dorsal de la motocicleta mostrados en cualquier puesto de señalización indicarán al piloto que debe abandonar inmediatamente la pista, sin completar la vuelta.

24.10 Durante la noche, o en el caso de malas condiciones climatológicas, los sistemas de iluminación de las motocicletas deberán ser conectados desde el momento en que el Director de Carrera dé la orden (panel "ENCENDER LUCES" situado en la línea de llegada), y deberán conservarse conectados durante tanto tiempo como la motocicleta esté en pista, hasta el momento que se autorice su desconexión (panel "APAGAR LUCES" situado en la línea de llegada).

### 25 COMPORTAMIENTO EN PIT-LANE

25.1 La velocidad máxima de las motocicletas a su paso por Pit-Lane será de 40 km/h.

25.2 Durante el desarrollo de la competición sólo podrán permanecer en los boxes y Pit-Lane las personas debidamente acreditadas. La Organización, de oficio o a petición de un Jefe de Equipo, podrá hacer desalojar de estas zonas a todas aquellas personas cuya permanencia no esté debidamente justificada.

25.3 En el pasillo de señalización (junto al muro de pista) sólo podrán permanecer un máximo de 3 personas acreditadas por motocicleta, para tareas de información, cronometraje, etc. En cualquier caso, deberán situarse exclusivamente frente al box asignado. No podrán depositar ni instalar ningún elemento que dificulte la visión de otros equipos y/o la circulación fluida de personas por dicho pasillo, ni fijar a la barandilla o el muro cualquier elemento que sobrepase la vertical de la barandilla que da al Pit-Lane ni la vertical del muro que da a la pista. Las conexiones a las tomas de corriente eléctrica situadas en el muro (compartidas por los equipos) deberán ofrecer garantías de seguridad. Ningún cable podrá cruzar el Pit-Lane (Ver Esquema 1).

25.4 Está prohibido fumar, encender fuego o depositar recipientes de gas en la zona de boxes y Pit-Lane.

25.5 Mientras no se esté realizando una asistencia sobre la motocicleta, el área de trabajo del Pit-Lane deberá permanecer limpia de materiales, herramientas y objetos.

25.6 Sólo se permiten las siguientes asistencias sobre la motocicleta en el área de trabajo del Pit-Lane: repostaje de combustible, repostaje de aceite, operaciones de mantenimiento y reglajes externos (transmisión secundaria, cables, iluminación, frenos y neumáticos). Otras intervenciones supondrán una reparación y deberán realizarse en el interior del box (Ver Esquema 2).

25.7 En el caso que una intervención sobre la motocicleta suponga un derrame de líquidos, aceite o combustible sobre el suelo del Pit-Lane, ésta no podrá ser puesta en marcha hasta haber limpiado perfectamente tanto la motocicleta como la zona afectada.

25.8 No está autorizada ninguna llama abierta en el box en ningún momento durante la competición. Se autoriza la utilización de dispositivos de iluminación adicional sobre la zona de trabajo delante del box. Este dispositivo debe estar sólidamente fijado a la pared del box a una altura de 2 metros mínimo. Los sistemas de iluminación compuestos de un soporte portátil puesto sobre el suelo, no están autorizados.

25.9 Para poner el motor en marcha y retornar a la pista, en el caso de no utilizar medios mecánicos propios, dos personas podrán ayudar al piloto (sobre la motocicleta) a empujarla hasta el final de Pit-Lane (semáforo de salida del Pit-Lane). Está prohibida la puesta en marcha con baterías adicionales. Está autorizado la utilización de un dispositivo de arranque autónomo.

25.10 Si un piloto, a la salida de su box, tiene problemas en su motocicleta en el carril de aceleración, podrá retornar hacia su box con el motor parado, por la zona de trabajo y bajo la protección de un oficial de boxes, sin efectuar ninguna maniobra que suponga peligro para el resto de los participantes. Esta maniobra realizada con la debida precaución no será penalizada.

25.11 Los pilotos que se dirijan al final del Pit-Lane para retornar a pista deberán observar las señales del semáforo de salida, y en su entrada a pista controlar el paso de otras motocicletas.

25.12 Para hacer la parada en el Box correspondiente, cada piloto deberá transitar por el carril rápido hasta la altura de su Box y no por el carril lento. Así mismo queda totalmente prohibido apagar las luces, en el caso que sea obligatorio llevarlas encendidas, hasta que la moto no esté totalmente parada.

25.13 Entrada Pit-Lane : es obligatorio aproximarse por la derecha, para acceder al Pit-Lane tomando todas las precauciones.

Salida Pit-Lane: durante el acceso a la pista por la salida de Pit-Lane está prohibido traspasar la línea blanca longitudinal.

## 26 COMPORTAMIENTO EN BOXES

26.1 En las paradas en el box o Pit-Lane, el piloto deberá en todos los casos parar el motor de la motocicleta, el cual podrá ser puesto en marcha momentáneamente para pruebas o reglajes.

26.2 Repartidos a lo largo del Pit-Lane se situarán Oficiales de Boxes que se presentarán a los Jefes de Equipo. Todas las incidencias, cambios de piloto, reparaciones, etc., deberán ser comunicados por el Jefe de Equipo al Oficial asignado. En caso de abandono definitivo de la carrera, el Jefe de Equipo también deberá comunicarlo al Oficial responsable de su equipo.

26.3 Durante las paradas en Pit-Lane un máximo de 4 personas (incluidos pilotos), podrán intervenir sobre la motocicleta. Se considerará intervención cualquier contacto con la motocicleta (incluso si el piloto permanece sobre ella, aunque no manipule nada). Si los trabajos se realizan dentro del box, el número de personas no está limitado.

26.4 Todas las personas que intervengan sobre la motocicleta deberán ir vestidas adecuadamente y con el torso cubierto.

26.5 La puerta del box o acceso a Pit-Lane deberá permanecer siempre abierta, por el contrario, la del Paddock deberá permanecer siempre cerrada.

26.6 Todo cambio de aceite y/o limpieza del motor se realizará sobre un recipiente y dentro del box. Después de esta operación el Jefe de Equipo se cuidará de que el área utilizada quede perfectamente limpia.

26.7 Está prohibido fumar, encender fuego, o usar aparatos que produzcan chispas en la zona de boxes y Pit-Lane.

26.8 Las reparaciones donde tenga que intervenirse con soldadura de cualquier tipo, deberán realizarse obligatoriamente en el box asignado por la Organización (box 2 – Verificaciones Técnicas), cuyo acceso se realizará por el Paddock. La maquinaria y el material de soldadura deberán ser aportados por los participantes. La pieza o motocicleta (sin el depósito) será trasladada a dicho box bajo el control de un Oficial técnico de la Organización.

26.9 En el caso que un equipo disponga de una motocicleta para recambios, ésta no podrá estar dentro del Box.

26.10 En el caso de instalar iluminación adicional dentro del box, ésta debe situarse a más de 2 m de altura y separada más de 2 m del sistema de repostaje.

26.11 Los calentadores de neumáticos deberán situarse a una altura superior a los 50 cm. del suelo y a una distancia superior a los 5 m del sistema de repostaje.

**27 RELEVOS**

27.1 Las motocicletas deberán ser conducidas por todos los pilotos del equipo, siendo libre el orden de pilotaje. No obstante, se deberá tener en cuenta lo siguiente:

- Ningún piloto podrá conducir más de 2 horas consecutivas (incluyendo las paradas en boxes), el período de descanso posterior deberá ser de al menos dos tercios del tiempo de la conducción. En caso de avería, si se superan las dos horas, se deberá comunicar al Jurado de la prueba.

27.2 El tiempo de relevo empezará a contar cuando la motocicleta cruce la línea de salida del Pit-Lane y finalizará en el momento en que cruce la línea de entrada del Pit-Lane. Para el primer relevo, el tiempo se contará desde la señal de salida de la carrera.

27.3 El tiempo entre la entrada y la salida del Pit-Lane, sólo se incluirá dentro del relevo cuando sea el mismo piloto quien entra y sale de boxes.

27.4 A efectos del cálculo del tiempo de conducción, el último relevo finalizará a la hora de llegada prevista en el Programa-Horario.

27.5 Los relevos sólo se podrán realizar en la zona de trabajo del Pit-Lane delante del box asignado al equipo y deberán ser comunicados al Oficial de boxes. El incumplimiento comportará una penalización. En dichas paradas, el piloto deberá en todos los casos parar el motor de la motocicleta.

27.6 En los relevos que, por cualquier motivo, se realicen fuera del Box, el piloto deberá realizar el desplazamiento a pie. El incumplimiento comportará una penalización.

**28 REPOSTAJE DE CARBURANTE**

28.1 El carburante utilizado por las motocicletas será de tipo comercial (de venta en estaciones de servicio, empresas petroleras, etc.) respetando siempre las especificaciones del que se vende en Estaciones de Servicio. Provisto y costeado por cada uno de los equipos participantes.

28.2 La reserva máxima de combustible permitida por equipo en su box es de 60 litros (incluido el carburante almacenado en el sistema de repostaje). La Organización habilitará una zona de seguridad, para el almacenamiento de combustible.

28.3 Los sistemas de repostaje de combustible (derricks + jerrycans u otros dispositivos comercializados a tal efecto) podrán ser instalados y fijados definitivamente en los boxes a partir de la fecha y hora indicadas en el Programa-Horario del presente reglamento. Los Comisarios Técnicos verificarán dichos sistemas y su emplazamiento en la fecha y hora indicadas en el Programa-Horario del presente reglamento. Para el repostaje solo se admitirán los derriks o bien los jerrycans fijos o móviles, y no deberá realizarse por medio de embudos, las bocas de reportaje deberán ser estancas con el orificio de llenado del depósito.

28.4 Definición de derricks + jerrycans: torres con depósito para repostaje de carburante por depresión o gravedad. Estos sistemas deberán tener todas las garantías de seguridad en cuanto a funcionamiento e impermeabilidad. Los derricks deberán estar cubiertos y la ventilación dirigida hacia abajo y dispondrán de 2 válvulas de cierre de seguridad, una a la salida del depósito y solidaria con éste (jerrycans) y la otra en la manguera de llenado a 5 cm. como máximo de la boca de salida. La capacidad máxima de los derricks u otros dispositivos es de 50 litros. (Ver Anexo 5). En todos ellos deberá poder observarse el contenido de combustible almacenado desde el exterior. (Envase transparente, tubo de vaso comunicante, regleta transparente, etc).

28.5 La frecuencia de los repostajes es libre. La operación de repostaje deberá realizarse obligatoriamente delante del box asignado, en un pasillo especial (pasillo más próximo al box determinado por una línea amarilla y la línea de Pit-Lane) en la zona de trabajo del Pit-Lane. Todo repostaje fuera de esta zona <u>no está autorizado</u> y será sancionado. Ver Esquema 1

28.6 Durante la operación de repostaje, la motocicleta deberá tener el motor y las luces parados y estará colocada sobre un soporte auxiliar que la mantenga vertical. El/Los piloto/s, bajo ningún concepto, podrá/n permanecer sobre la motocicleta. El repostaje solo lo podrán efectuar dos personas, debidamente equipadas. Todas las demás, incluida la persona que lleve el extintor, deberán estar separados de la motocicleta como mínimo un metro. (1 m.)

28.7 Cualquier persona con responsabilidad en el repostaje de una motocicleta, debe llevar un traje de protección contra el fuego, debe protegerse las manos con guantes, los pies con calcetines y la cabeza con un verdugo, además de unas gafas de protección cerradas o un casco cerrado con visera. La indumentaria indicada anteriormente, deberá tener una etiqueta identificativa que indique que ésta cumple con la protección contra fuego.

28.8 Las operaciones de repostaje deberán realizarse una vez finalizadas todas las operaciones de mantenimiento y/o reparación en la motocicleta. Durante el repostaje, sólo las operaciones relacionadas con el mismo, podrán llevarse a cabo. Queda prohibido tanto en entrenamientos como en carrera, mientras se está realizando la operación de repostaje, utilizar los calentadores de neumáticos.

28.9 Está prohibido el repostaje mediante cambio de depósito. En caso de tener que sustituir un depósito por avería o

accidente, el nuevo deberá montarse vacío de combustible.

28.10 La capacidad máxima autorizada para los depósitos de combustible de las motocicletas es de 24 litros. Los depósitos de combustible deben estar completamente forrados de una "mousse" de elemento de carburante (preferentemente con "Explosafe®"). Todo tipo de reserva de combustible adicional, no original de la motocicleta, está prohibida.

28.11 Los depósitos de combustible deberán instalar válvulas de llenado rápido "Tipo aviación". No obstante, en las clases Superstock, se autoriza un sistema de apertura y cierre de rosca.

28.12 La estación de servicio de combustible del Circuit de Barcelona-Catalunya, situada en la entrada del Paddock, durante la prueba estará abierta según el horario siguiente:

- Jueves: de 08.00 a 18.00 horas.
- Viernes: de 15.00 a 23.30 horas.
- Sábado: de 09.00 a 24.00 horas.
- Domingo: de 00.00 a 12.00 horas.

**Capítulo 8 - DESARROLLO DE LA COMPETICIÓN**

**29 ENTRENAMIENTOS. GENERALIDADES.**

29.1 Los entrenamientos se desarrollarán a partir de la fecha y hora indicadas en el Programa-Horario del presente reglamento.

29.2 Durante los entrenamientos, sólo una motocicleta por equipo podrá estar en pista.

29.3 Cualquier entrenamiento fuera de los horarios previstos, está prohibido.

Los pilotos dan inicio a la sesión de entrenamientos en el momento en el que la luz verde de la salida de Pit-Lane se enciende. Mediante la bandera a cuadros blancos y negros se indicará el final de los entrenamientos y en ese mismo momento la salida del Pit-Lane se cerrará. El último tiempo de entrenamientos corresponderá al de la vuelta de paso por la bandera a cuadros blancos y negros. Después de tomar bandera los pilotos pueden efectuar una vuelta suplementaria y entrar en boxes. Está prohibido pasar más de una vez la bandera a cuadros.

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

**30 ENTRENAMIENTOS LIBRES.**

30.1 Se constituirá un sólo grupo de entrenamientos libres, desarrollándose de forma ininterrumpida.

30.2 En esta sesión podrán tomar parte todos los pilotos autorizados de cada equipo.

**31 ENTRENAMIENTOS CALIFICATIVOS.**

31.1 Durante el desarrollo de estos entrenamientos todas las vueltas de cada piloto serán cronometradas.

31.2 Se constituirán 4 grupos de entrenamientos calificativos:

- Grupo 1: Pilotos con brazalete azul.
- Grupo 2: Pilotos con brazalete amarillo.
- Grupo 3: Pilotos con brazalete rojo.
- Grupo 4: Pilotos con brazalete blanco.

31.3 En cada grupo, sólo podrán participar los pilotos autorizados por el color de su brazalete.

31.4 Al final de cada sesión de entrenamientos calificativos, el mejor tiempo realizado por cada piloto será publicado oficialmente.

31.5 Si por cualquier circunstancia, uno o más pilotos de un mismo equipo no pudiesen realizar su sesión de entrenamientos calificativos, a efectos de clasificación, la solución la determinara el Jurado.

31.6 En el caso que una o varias sesiones de entrenamientos sean interrumpidas, no se admitirá ninguna reclamación relativa a los posibles efectos sobre la calificación de los pilotos admitidos a la salida.

**32 BRIEFING**

32.1 Todos los Jefes de Equipo y pilotos deberán asistir al briefing convocado por la Organización que tendrá lugar en la fecha y hora indicadas en el Programa-Horario del presente reglamento, en la Sala de Prensa, realizándose un control de firmas. Se penalizará la no asistencia a este briefing sin una causa, que, a juicio del Jurado, sea demostrablemente justificada.

**33 ENTRENAMIENTOS NOCTURNOS.**

33.1 El número máximo de equipos clasificados para los entrenamientos nocturnos no calificativos será de 75 equipos.

33.2 La lista de los equipos clasificados para esta sesión se publicará en la fecha y hora indicadas en el Programa-Horario del presente reglamento.

33.3 Durante los entrenamientos nocturnos no calificativos, todos los pilotos participantes deberán rodar en pista un mínimo de 5 vueltas. En casos puntuales el Jurado podrá clasificar de oficio a aquellos pilotos participantes que, por causas justificadas, no hayan participado en estos entrenamientos.

**34 EQUIPOS CLASIFICADOS PARA LA CARRERA**

34.1 Los Jefes de Equipo deberán comunicar a la Organización la composición definitiva del equipo, en caso de haber cambiado después de las Verificaciones Administrativas, antes de la fecha y hora indicadas en el Programa-Horario del presente reglamento. La composición mínima para cada equipo será de 3 pilotos.

34.2 El número máximo de equipos admitidos a tomar la salida de la carrera se fija en 75.

34.3 Para clasificarse para la carrera, cada piloto del equipo tendrá que hacer un tiempo de calificación que no podrá exceder de 2'06"999 para las O-SBK, STK 1000 y EWC y 2'09"999 para las STK 600. en condiciones de pista seca. El tiempo mencionado, en circunstancias especiales, podrá ser variado por el Jurado de la Competición.

34.4 Para establecer el orden de la parrilla de salida, se sumará el mejor tiempo obtenido en las sesiones de entrenamientos calificativos, de cada piloto, para obtener la media de cada equipo. Las posiciones en la parrilla de salida se distribuirán según los resultados de cada equipo en la sesión de entrenamientos calificativos hasta completar las 75 posiciones de la parrilla. En caso de igualdad de tiempos, se tendrán en cuenta los segundos mejores promedios de tiempos y así sucesivamente hasta deshacer la igualdad.

34.5 La Organización se reserva expresamente el derecho de clasificar de oficio un máximo de 5 equipos, no siendo ello motivo para aumentar el número de equipos admitidos en la carrera.

34.6 La lista definitiva de los equipos admitidos para la carrera se comunicará en la fecha y hora indicadas en el Programa-Horario del presente reglamento.

**35 WARM UP**

35.1 El Warm Up se desarrollará a partir de la fecha y hora indicadas en el Programa-Horario del presente reglamento.

35.2 Durante el Warm Up, sólo una motocicleta por equipo podrá estar en pista.

35.3 En esta sesión podrán tomar parte todos los pilotos de cada equipo.

**36 PROCEDIMIENTO DE SALIDA**

36.1 La salida será en ESPIGA, también llamada tipo «Le Mans».

36.2 Antes de la hora indicada en el Programa-Horario de la prueba, todos los Jefes de Equipo deberán designar, por escrito, al piloto que tomará la salida de la carrera. El incumplimiento comportará una penalización.

36.3 Sólo podrán ser admitidas en la salida las motocicletas clasificadas que lleven los precintos y marcas efectuadas por los Comisarios Técnicos.

36.4 A las 11.30 horas, todas las motocicletas clasificadas para tomar la salida, con el piloto designado a tal efecto, podrán acceder a la pista desde final de Pit-Lane, para cubrir una o más vueltas de reconocimiento.

36.5 En el caso que efectúen más de una vuelta de reconocimiento, no podrán cruzar la parrilla, debiendo pasar por el Pit-Lane, a una velocidad máxima de 40 kms./h., entre cada una de las vueltas.

36.6 Una vez en la pista, quedarán prohibidas las reparaciones y repostaje de carburante. Podrán efectuarse cambios de neumáticos hasta que sea presentado el cartel de 3 minutos. El uso de calentadores para neumáticos estará permitido en la parrilla. Se permite el uso de un generador para alimentar los calentadores en la parrilla (uno por moto) Deberán situarse detrás de la motocicleta. El generador debe ser portátil y con una potencia de 2 kw máximo. El límite de ruido del generador es de 65dB.

36.7 En caso de que una motocicleta situada en la parrilla de salida necesitase efectuar una reparación, deberá acceder al Pit-Lane por las puertas de acceso números 2 y 3. Estas reparaciones deberán efectuarse en el box correspondiente al equipo.

36.8 Un piloto o mecánico del equipo deberá permanecer junto a la motocicleta desde el cartel de 3 minutos hasta la salida para la vuelta de calentamiento. El ayudante podrá sostener la motocicleta únicamente por la parte posterior de la misma y sin que en ningún caso su posición sobrepase el asiento del conductor. El eje de la rueda trasera deberá estar situado a 20 centímetros como máximo de la línea blanca. La puesta en marcha de la motocicleta la debe efectuar el piloto que va a tomar la salida, toda ayuda externa será sancionada.

36.9 A las 11.43 horas, una señal sonora indicará que el Pit-Lane se cerrará 2 minutos más tarde.

36.10 A las 11.45 horas, cierre de Pit-Lane. Cartel de 5 minutos.

36.11 A las 11.47 horas, cartel de 3 minutos. Todo el personal, exceptuando el piloto, 1 mecánico y una persona con paraguas para cada motocicleta, deberán desalojar la parrilla de salida.

En este momento deberán retirarse los generadores y los calentadores de neumáticos lo más rápido posible.

36.12 El acceso de las motocicletas a la parrilla de salida se dará por finalizado. Las motocicletas que en este momento no se hayan podido incorporar a la parrilla deberán dirigirse al Pit-Lane. Las motocicletas que se encuentren en Pit-Lane podrán tomar la salida a la vuelta de calentamiento desde el final del mismo.

36.13 A las 11.49 horas, cartel de 1 minuto y cartel de «casco». Todo el personal exceptuando el piloto y el ayudante, deberán desalojar rápidamente la parrilla. Los pilotos deberán situarse sobre sus motocicletas.

36.14 A las 11.49.50 horas, salida del Safety Car.

36.15 A las 11.50 horas, bandera verde. Salida de la vuelta de calentamiento. Esta vuelta es obligatoria.

36.16 Cada piloto deberá poner en marcha el motor e iniciar la vuelta de calentamiento.

36.17 Todas las motocicletas se alinearán detrás del Safety Car, una tras otra, conservando su posición de salida.

36.18 Si un piloto no consigue poner en marcha su motocicleta, podrá ser empujado por su ayudante y por oficiales de la Organización, hasta la altura de la puerta corredera que hay antes de la línea de salida y si llegado a este punto no ha conseguido arrancarla, deberá acceder a boxes. Posteriormente podrá tomar la salida retardada.

36.19 Tras el paso de la totalidad de las motocicletas por delante del final del Pit-Lane, se dará salida retardada a los pilotos que allí se encontrasen.

36.20 Un coche de Dirección de Carrera con un médico a bordo seguirá a los pilotos durante esta vuelta.

36.21 Después de haber efectuado la vuelta de calentamiento, los pilotos deberán situar su motocicleta en el lugar que le corresponda en la parrilla y parar el motor. En este momento sólo se autoriza la estancia en parrilla al piloto y su ayudante.

36.22 Si un piloto tiene problemas mecánicos durante la vuelta de calentamiento, deberá dirigirse inmediatamente a su box. Queda estrictamente prohibido situarse en la parrilla de salida con la intención de retrasar la salida.

36.23 En el caso de llegar con retraso a la parrilla de salida, después de la llegada del coche de Dirección de Carrera, deberá obligatoriamente dirigirse al Pit-Lane, desde el cual podrá tomar la salida retardada.

36.24 Durante el transcurso de la vuelta de calentamiento, en la recta de boxes está prohibido zigzaguear.

36.25 El no cumplimiento íntegro de la vuelta de calentamiento, supone tomar la salida retardada desde boxes.

36.26 A las 11.55 horas, cartel de 5 minutos. Todos los pilotos deberán dirigirse a su posición de salida (frente a su motocicleta en el lado opuesto de la pista).

36.27 A las 11.57 horas, cartel de 3 minutos. Todos los pilotos deberán estar situados frente a sus motocicletas en el lado opuesto de la pista pisando la línea blanca.

36.28 A las 11.59 horas, cartel de 1 minuto.

36.29 A las 11.59.30 horas, cartel de 30 segundos.

36.30 A las 12.00 horas, el Director de Carrera situado en la pista frente a la parrilla, agitará la bandera Nacional de Cataluña dando la señal de SALIDA de «les 24 HORES».

36.31 Cada piloto deberá correr hacia su motocicleta, poner el motor en marcha e iniciar la carrera.

36.32 Si un piloto está en movimiento o no se encuentra delante de su motocicleta, en el lado opuesto de la pista, en el momento de la salida, será sancionado.

36.33 El motor será puesto en marcha únicamente por el piloto, utilizando los medios de que disponga la motocicleta. El ayudante sólo podrá sostener la motocicleta, permaneciendo inmóvil, en cualquier caso. Toda ayuda externa está prohibida bajo penalización.

36.34 Si un piloto no puede poner en marcha su motor, el Director de Carrera mediante una bandera verde autorizará la ayuda de Oficiales, para empujar la motocicleta.

36.35 Si, a pesar de esta ayuda, el piloto no puede poner en marcha su motocicleta al llegar al final del Pit-Lane o en el minuto siguiente a la salida, deberá dirigirse a su box con el motor parado, bajo la ayuda y control de los oficiales de box. Una vez reparada la motocicleta, el piloto podrá tomar la salida por final de Pit-Lane.

36.36 Después del paso de la totalidad de los componentes de la parrilla por delante del final de Pit-Lane, se dará salida mediante semáforo verde a los pilotos que allí estuviesen.

**37 NEUTRALIZACIÓN DE LA CARRERA MEDIANTE EL "SAFETY CAR"**

37.1 Si, durante la carrera, un incidente (condiciones atmosféricas, accidente grave o cualquier otra causa) comprometiera la seguridad, o hiciese imposible el desarrollo normal de la misma, el Director de Carrera podrá decidir la neutralización.

37.2 Cuando se dé la orden de utilización del Safety Car, todos los puestos de señalización mostrarán banderas amarillas y carteles "SC". Si es de noche, estas señales se reforzarán encendiendo en todo el perímetro de la pista, semáforos amarillos intermitentes. Dos vehículos automóviles especialmente señalizados, con la inscripción Safety Car, provistos de faros giratorios amarillos y azules sobre el techo, entrarán en pista por el final del Pit-Lane y a la altura del Control 9.2, respectivamente.

37.3 Cuando estos vehículos entren en pista, encenderán los faros giratorios amarillos y a partir de ese momento, todas las motocicletas se alinearán una tras otra detrás de los Safety Cars. Los adelantamientos están prohibidos, estando así mismo prohibido adelantar a los Safety Cars.

37.4 Durante la intervención de los Safety Cars, las motocicletas en carrera podrán detenerse en sus boxes, pero sólo podrán volver a la pista en los espacios de tiempo en que el semáforo de final de Pit-Lane se encuentre con luz verde.

37.5 Cuando el Director de Carrera considere que las causas que originaron la neutralización han sido solucionadas, ordenará a los Safety Cars retirarse. Éstos apagarán los faros giratorios amarillos y encenderán los faros giratorios azules, completando, desde ese momento, una vuelta completa más. Los Safety Cars abandonaran la pista, de la siguiente forma: Safety Car 1: Por el acceso de Pit-Lane.
Safety Car 2: A la altura del Control 9.2.

37.6 Los adelantamientos están prohibidos hasta:

Pilotos ubicados tras el Safety Car 1: Hasta pasar la línea de llegada.
Pilotos ubicados tras el Safety Car 2: Hasta pasar la incorporación de la chicane.

37.7 Los pilotos que ocupen la posición inmediatamente posterior a los Safety Cars, una vez éstos hayan abandonado la pista, serán los responsables de mantener la velocidad, del Safety Car, hasta haber pasado por dichos puntos.

37.8 Cada paso de las motocicletas por la línea de cronometraje contabilizará una vuelta de carrera.

**38 INTERRUPCIÓN DE LA CARRERA**

38.1 Si fuese necesario interrumpir la carrera a causa de un accidente, malas condiciones meteorológicas u otros motivos que pongan en peligro el desarrollo de la misma, el Director de Carrera ordenará colocar una BANDERA ROJA en la línea de llegada y en todos los puestos de control, se encenderán los semáforos rojos del perímetro de la pista y la salida del Pit-Lane será cerrada con semáforo rojo. En este momento, todos los pilotos en pista ralentizarán la marcha y regresarán lentamente a boxes pudiendo trabajar en la motocicleta.

A - Cuando se han dado dos vueltas completas al circuito o menos:

1/ La primera salida será declarada nula y sin validez:

- Todas las motocicletas deberán ser depositadas en el Parque Cerrado (tanto las que estén en carrera como las que estén paradas en los boxes por reparación, relevo o repostaje).
- La carrera será reanudada a continuación de su interrupción, tan pronto como las condiciones de seguridad se hayan restablecido, salvo decisión contraria del Jurado que puede modificar el horario de reanudación del nuevo procedimiento de salida anunciándolo en el Tablón de Anuncios.
- Todos los pilotos admitidos a tomar parte en la carrera tendrán la posibilidad de tomar la nueva salida.
- La duración de la nueva carrera será la necesaria para cubrir hasta la hora en que estaba previsto finalizar la carrera y las posiciones en la parrilla de salida serán idénticas. El puesto de cualquier motocicleta que no pueda tomar la nueva salida quedará vacante.

2/ Si fuera imposible volver a comenzar la carrera, no se adjudicarían los Trofeos.

B - Cuando se hayan recorrido más de dos vueltas completas al circuito y menos de los dos tercios del tiempo de duración total de la carrera:

1/ La carrera se considerará dividida en dos partes:

- Todas las motocicletas deberán ser depositadas en el Parque Cerrado (tanto las que estén en carrera como las que estén paradas en los boxes por reparación, relevo o repostaje).
- La carrera será reanudada a continuación de su interrupción, tan pronto como las condiciones de seguridad se hayan restablecido, salvo decisión contraria del Jurado que puede modificar el horario de reanudación del nuevo procedimiento de salida anunciándolo en el Tablón de Anuncios.
- Una vez abierto el Parque Cerrado por el inicio del nuevo proceso de salida, los equipos estarán autorizados a repostar carburante y/o cambiar neumáticos frente a sus boxes.

2/ La duración de la nueva carrera será la necesaria para cubrir hasta la hora en que estaba previsto finalizar la carrera. La clasificación de la carrera total será establecida por la suma de los resultados de las partes.

3/ Las posiciones de salida, de la 2ª parte de la carrera, se harán según la clasificación al final de la primera parte y será hecha pública por la Organización antes del inicio de la nueva salida.

4/ Solamente serán admitidas a la nueva salida las motocicletas que hayan efectuado al menos el 75% de las vueltas del primer clasificado en la parte de la carrera disputada hasta el momento de la detención.

5/ En caso de detención de la carrera durante la noche, si se produjera una nueva salida, ésta se daría lanzada detrás del Safety Car.

6/ Si fuera imposible reanudar la carrera se adjudicarían los trofeos.

Tanto en el caso A como en el caso B, el procedimiento de reanudación de la carrera será el siguiente:

a) 10 minutos antes de la nueva salida, todas las motocicletas clasificadas para tomar la nueva salida, con el piloto designado a tal efecto, podrán acceder a la pista desde final de Pit-Lane, para cubrir una vuelta de reconocimiento, colocando la motocicleta en su posición en la parrilla de salida.

b) 5 minutos después, se cerrará el Pit-Lane, se mostrará el cartel de 5 minutos y se seguirá el mismo procedimiento indicado en los artículos 36.20 al 36.36.

C - Cuando se han cubierto dos tercios o más del total del tiempo de la carrera:

1/ La decisión de dar por terminada la carrera recaerá en el Director de Carrera, a su exclusivo criterio. Por tanto:

a) Si decide reanudar la carrera se seguirá lo dispuesto en el apartado anterior (B).
b) Si la da por terminada, se considerará como carrera completa. La clasificación se hará de acuerdo con las posiciones al final de la vuelta anterior a la detención de la carrera. Todas las motocicletas deberán ser enviadas al Parque Cerrado, tanto las que estén en carrera como las que estén paradas en boxes por reparación, relevo o repostaje. Se adjudicarán los trofeos.

**39 LLEGADA**

39.1 A la hora indicada en el Programa Horario se mostrará, en la línea de llegada, la bandera a cuadros al paso del piloto de la motocicleta que figure en cabeza.

39.2 En el caso que el piloto líder no esté rodando por la pista en este momento, se mostrará la bandera a cuadros al siguiente piloto clasificado que se encuentre en pista.

39.3 Después del paso por la bandera a cuadros, los pilotos deberán completar una vuelta al circuito, estando prohibido detenerse durante esa vuelta. A continuación, conducirán inmediatamente sus motocicletas al Parque Cerrado, donde permanecerán estacionadas a disposición de los Comisarios Técnicos para su verificación, prohibiéndose cualquier manipulación de la motocicleta desde el momento de la llegada hasta su salida del Parque Cerrado.

39.4 El Parque Cerrado estará situado antes de la Torre de Control, en el sentido de la marcha, en un espacio delimitado por el acceso al Pit-Lane y la clínica del circuito.

**40 VERIFICACIÓN FINAL**

40.1 Una vez terminada la carrera y depositadas las motocicletas en el Parque Cerrado, los Comisarios Técnicos procederán de oficio a las pertinentes comprobaciones, así como a las que se deriven de eventuales reclamaciones.

40.2 No depositar la motocicleta en el Parque Cerrado, implica la DESCLASIFICACIÓN. Todas las motocicletas permanecerán en régimen de Parque Cerrado hasta la orden de apertura del mismo, que se efectuará 30 minutos después de finalizada la carrera, la hora de publicación de la clasificación oficial provisional publicada por la Dirección de Carrera, salvo requerimiento específico del Jurado.

40.3 En el caso de verificación de oficio o reclamación, la motocicleta objeto de la misma podrá ser trasladada al local previsto a tal efecto por la Organización para su comprobación.

40.4 El equipo objeto de una reclamación, deberá poner los mecánicos y medios oportunos a disposición de los Comisarios Técnicos, para proceder a un eventual desmontaje de la motocicleta.

40.5 Las irregularidades comprobadas en la verificación final podrán implicar la DESCLASIFICACIÓN.

**41 CLASIFICACIÓN FINAL**

41.1 La clasificación se establecerá en orden al mayor número de vueltas completadas hasta el final de la carrera.

41.2 Si un equipo emplea un tiempo superior a 5 MINUTOS para realizar su última vuelta, ésta no será considerada a la hora de realizar el cálculo de la distancia total cubierta por dicho equipo.

41.3 Serán condiciones ineludibles para clasificarse:
- Cubrir un número de vueltas mínimas no inferiores al 75% (redondeado al número entero superior) de las recorridas por el equipo vencedor. Si se cubre esta distancia, no es necesario pasar por la Bandera de Cuadros.

41.4 El equipo clasificado primero será el que haya cubierto el mayor número de vueltas al cumplirse la hora indicada en el Programa Horario. Todas las motocicletas serán clasificados teniendo en cuenta el número de vueltas completas que hayan realizado y, para aquellos que hayan totalizado igual número de vueltas, se tendrá en cuenta el orden de llegada a la línea.

41.5 Transcurrido el período de presentación de reclamaciones (30 MINUTOS) sin haberse presentado ninguna y habiéndose finalizado las Verificaciones Técnicas, la clasificación pasará a ser definitiva, será firmada por el Jurado, publicada en el Tablón Oficial de Anuncios y se procederá a la apertura del Parque Cerrado.

41.6 Si, por el contrario, transcurrido ese periodo de tiempo de 30 MINUTOS, no pudiera firmarse la Clasificación Oficial, el Jurado emitirá una decisión que recoja, respecto a las motocicletas que pudieran estar afectadas, los motivos por los cuales está pendiente la precitada clasificación definitiva. Para el resto de los participantes se considerarán definitivos los elementos que han servido para establecer la clasificación.

41.7 En caso de haberse presentado una intención de Apelación, o de estar pendiente del resultado de un análisis posterior, la parte de la clasificación afectada mantendrá su carácter provisional hasta la resolución definitiva. En este caso el Jurado firmará la Clasificación Oficial, haciendo mención en la misma de qué parte está afectada y cuál es el motivo de la provisionalidad.

**42 CEREMONIA DE PODIUM Y ENTREGA DE TROFEOS**

42.1 Esta ceremonia formará parte de la competición.

42.2 Todos los componentes de los equipos a los que les corresponda subir al pódium, deberán ir equipados con el Mono de Competición.

42.3 Los equipos a los que corresponda un trofeo deberán, inmediatamente después de finalizar la carrera, participar en la ceremonia de entrega de trofeos en el pódium y respetar todas las reglas e instrucciones referentes al procedimiento del mismo.

42.4 Incumplir las obligaciones de entrega de trofeos llevará consigo la penalización que establezca el Jurado.

42.5 La ceremonia de pódium tendrá lugar después de terminada la carrera. En la misma, se entregarán los siguientes trofeos:

- Trofeo a los pilotos de los tres primeros equipos clasificados Scratch.
- Trofeo al Jefe del equipo vencedor Scratch.
- Trofeo a los pilotos de los tres primeros equipos clasificados de la clase Superstock 600.
- Trofeo a los pilotos de los tres primeros equipos clasificados de la clase Superstock 1000.
- Trofeo a los pilotos de los tres primeros equipos clasificados de la clase Open-Superbike.
- Trofeo a los pilotos de los tres primeros equipos clasificados de la clase EWC.
- Trofeo a los pilotos de los tres primeros equipos clasificados de la categoría Debutantes.
- Trofeo al mejor equipo clasificado con una media de edad superior o igual a 40 años

42.6 La fecha y lugar de la ceremonia de entrega de trofeos se detalla en el Programa-Horario.

**Capítulo 9 - GENERALIDADES**

**43 PUBLICIDAD**

43.1 Cualquier publicidad obligatoria, si la hubiere, será especificada por la Organización antes del día del cierre de las inscripciones.

43.2 Los números de competición con publicidad, podrán ser suministrados por el Organizador, siendo en este caso obligatoria su utilización, no pudiéndose rehusar con la opción de abonar derechos dobles.

43.3 Toda utilización con fines publicitarios o promocionales del nombre «les 24 HORES de Catalunya» del Circuit de Barcelona-Catalunya, ya sea total o parcialmente, deberá contar con la autorización correspondiente.

43.4 Sólo podrá ser objeto de publicidad la clasificación oficial publicada por la Organización.

43.5 Toda publicidad o acción publicitaria o promocional, debe hacerse previo convenio suscrito con los servicios de publicidad de la Organización. Toda publicidad, carteles con carácter publicitario o promocional en el exterior de los boxes de los participantes están prohibidos.

43.6 Toda publicidad aérea, acción publicitaria, promocional o de relaciones públicas en el espacio delimitado por el circuito y sus accesos debe hacerse previo convenio suscrito con el Área Comercial del Circuit de Barcelona-Catalunya.

**44 SUSPENSIÓN O APLAZAMIENTO**

44.1 La Organización se reserva el derecho, si circunstancias excepcionales le obligaran a ello, a suspender o aplazar la prueba, sin obligación de indemnizar a los participantes, devolviéndose los derechos de inscripción a los equipos, a excepción de aquellos que estuvieran conformes con una segunda fecha señalada, dándose cuenta inmediatamente a las autoridades federativas sobre dichas circunstancias.

**45 RESPONSABILIDAD Y SEGUROS**

45.1 La Organización declina toda responsabilidad por los accidentes de que puedan ser causantes o víctimas los pilotos, miembros del equipo, mecánicos, asistencias o público en general, así como motocicletas, accesorios y demás materiales, ya sea por ésta o cualquier otra causa, y que se produzcan con ocasión del desarrollo de la competición.

45.2 No obstante, la posesión de licencia federativa nacional (homologada) o internacional (con autorización de la F.M.N.) cubre a los pilotos de los eventuales riesgos que conlleva la participación en esta competición.

45.3 Por su parte, la Organización tiene suscrito un seguro de responsabilidad civil sobre los participantes, oficiales y público en general en casos de accidente ocurrido en el transcurso de la competición, según estipula el Código Deportivo de la FIM (Art. 110.1).

**46 PROCEDIMIENTO SANCIONADOR**

46.1 Corresponde al Jurado sancionar las infracciones al presente RP, Códigos Deportivos o Reglamentos Técnicos FIM, RFME o FCM cometidas por los participantes o miembros de los equipos, así como determinar la gravedad de las mismas. Las sanciones aplicables podrán ser: advertencias, Stop & Go descuento de vueltas de carrera, exclusión, desclasificación, cambio de categoría o económicas.

Penalizaciones:

| Art. | Infracciones | Sanciones |
|---|---|---|
| 7 | Adelantar con señales de peligro. | Advertencia / Stop&Go / Vueltas / Exclusión |
| 12 | No llevar los brazaletes. | Advertencia / Stop&Go / Vueltas |
| 13 | No superar los controles médicos. | Exclusión del piloto |
| 16 | Anomalías detectadas en los neumáticos | Anulación tiempos a Exclusión |
| 19 | Uso fraudulento de las acreditaciones. | 300 Euros |
| 20 | Deterioro de las instalaciones. | Sanción económica / Exclusión |
| 21 | No superar verificaciones administrativas. | Exclusión |
| 22 | Superar el nivel sonoro. | de advertencia a 2 vueltas |
| 22 | Cambio de piezas no autorizadas. | Exclusión |

| Art. | Infracciones | Sanciones |
|---|---|---|
| 22 | No presentarse a las Verificaciones Técnicas. | Exclusión / Desclasificación |
| 22 | No superar las Verificaciones Técnicas. | Exclusión / Desclasificación |
| 24 | Conducta antideportiva. | Exclusión del piloto o equipo |
| 24 | Circular en sentido inverso al de la carrera. | de advertencia a Exclusión |
| 24 | Abandonar la motocicleta. | Vueltas / Exclusión |
| 24 | No respetar límite de velocidad en los viales. | de 2 vueltas a Exclusión |
| 24 | Recibir ayuda externa fuera de Pit-Lane. | de advertencia a Exclusión |
| 25 | No respetar límite de velocidad en Pit-Lane. | Advertencia / Stop & Go/ Vueltas / Exclusión |
| 25 | Más de tres personas en pasillo señalización. | Advertencia / Stop&Go |
| 25 | Arrancar motocicleta con baterías adicionales. | de 1 a 2 vueltas |
| 25 | Traspasar la línea blanca al incorporarse a pista | de advertencia a Exclusión |
| 26 | Mantener motor en marcha en paradas a box. | de 2 a 4 vueltas |
| 26 | Más de 4 personas en las asistencias. | Advertencia / Stop&Go / Vueltas |
| 26 | No mantener orden y limpieza en Pit-Lane y/o box. | de advertencia / Stop&Go |
| 26 | No comunicar reparaciones o cambios de piezas. | de advertencia / Stop&Go |
| 26 | No comunicar los relevos. | de advertencia / Stop&Go |
| 27 | Realizar los relevos fuera de la zona asignada. | de advertencia / Stop&Go |
| 27 | Incumplir los tiempos de relevos. | 1 vuelta cada 10% |
| 27 | Incumplir los tiempos de descanso. | de 4 vueltas a Exclusión |
| 28 | Superar el máx. permitido de almacén de combustible | de Advertencia a Exclusión |
| 28 | Repostar cambiando el depósito. | de Advertencia a Exclusión |
| 28 | Repostar sin parar el motor. | de 4 vueltas a Exclusión |
| 28 | Repostar sin poner la motocicleta sobre un caballete. | de 2 a 4 vueltas |
| 28 | Repostar fuera de las zonas asignadas. | de Advertencia a Exclusión |
| 32 | No asistir al Briefing pre-carrera. | Advertencia / Stop&Go |
| 34 | No superar los mínimos en entrenamientos. | Exclusión del piloto |
| 36 | No realizar la vuelta de calentamiento. | Salida desde Pit-Lane |
| 37 | Piloto en movimiento o fuera de su lugar en la salida. | Stop&Go / vueltas |
| 37 | Recibir ayuda no autorizada en la salida. | Stop&Go / vueltas |
| 37 | Adelantar o no circular en línea detrás del Safety Car. | Advertencia / Stop&Go / Vueltas / Exclusión |
| 38 | No depositar la motocicleta en el Parque Cerrado. | Exclusión / Desclasificación |
| 46 | Incumplir una sanción económica. | Exclusión / Desclasificación |

46.2 Las sanciones no contempladas en el resumen serán decididas a criterio del Jurado.

46.3 El Jurado puede aumentar o reducir las sanciones en función de la gravedad de la infracción, la reiteración, etc.

46.4 Todas las sanciones impuestas a los equipos serán comunicadas lo más rápidamente posible al Jefe de Equipo por un miembro de la Organización.

46.5 Las sanciones económicas deberán ser pagadas en el momento de ser comunicadas oficialmente. El impago supondrá la EXCLUSIÓN o DESCLASIFICACIÓN del equipo.

46.6 Los derechos sobre las sanciones económicas quedan a disposición de la Organización.

46.7 El Jurado se reserva el derecho de aplicar la sanción de Stop & Go sobre cualquier conducta que no cumpla el Reglamento Particular de la prueba, dicha sanción se deberá realizar dentro de las 3 vueltas siguientes a la señalización de esta y en la zona destinada a tal efecto (ver Anexo 7).

## 47 RECLAMACIONES Y APELACIONES

47.1 Toda reclamación debe ser conforme con lo indicado en el Código de Disciplina y Arbitraje de la RFME para el presente año.

47.2 Cualquier reclamación debe ser efectuada y firmada únicamente por un piloto del equipo de la motocicleta directamente afectada y no puede referirse a más de un tema por reclamación. Las reclamaciones deberán efectuarse por escrito y en cualquiera de los idiomas siguientes: catalán, castellano, francés o inglés (estos dos últimos por ser idiomas oficiales FIM).

47.3 Las reclamaciones deben entregarse en mano por el reclamante o el Jefe de Equipo, al Director de Carrera, o al Jurado, acompañadas de un depósito de 300 Euros en caso de reclamaciones deportivas. Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de 600 Euros. Si la motocicleta reconocida es conforme, la cantidad de 300 Euros, será destinada al pago de los gastos ocasionados al equipo reclamado.
En el caso de estimarse como correcta la reclamación por parte del Jurado, el total del depósito será devuelto al reclamante.

47.4 En la reclamación debe hacerse constar: nombre del piloto reclamante, número de licencia, número de dorsal, motivo de la reclamación y firma del piloto reclamante.

47.5 En el caso de reclamaciones técnicas, si se debe proceder al desmontaje de alguna pieza de la motocicleta y la motocicleta reconocida es conforme, la cantidad de 300 Euros será destinada al pago de los gastos ocasionados al equipo reclamado. En caso contrario, el total de la fianza depositada será devuelta al reclamante. Si la pieza de una motocicleta verificada resultase irregular y/o tras la decisión del Jurado subsistiera alguna duda sobre la misma, deberá ser retenida y precintada y/o marcada por los Comisarios Técnicos en presencia del piloto o persona autorizada por éste. La pieza se identificará mediante una etiqueta firmada por el Comisario Técnico y el piloto o persona autorizada por éste.
En caso de reclamación o si por causa del resultado de una verificación técnica, en el momento en que el Jurado notifique oficialmente por escrito el acuerdo tomado, comunicaran asimismo si existe obligación de notificar al Jurado la intención de presentar recurso de apelación contra su decisión. En ese caso, se dispondrá de 30 minutos a partir del momento de la notificación oficial para poder expresar la intención de presentar recurso de apelación.

La/s pieza/s motivo de litigio será/n precintada/s según lo expresado anteriormente y enviada/s al Comité de Disciplina y Apelación. La/s pieza/s retenida/s será/n devueltas al cierre de los procedimientos de reclamación o apelación.
No podrá efectuarse ninguna reclamación, ni por tanto recurso de apelación, contra las decisiones del Jurado después de una constatación de hechos, por haber impuesto (o no), una sanción por exceso de velocidad en Pit-Lane.

47.6 Reclamación sobre carburantes (Reglamento RFME Carburantes 2017). Toda solicitud de control de carburante por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de 1.000 Euros efectuado al Director de Carrera o al Jurado. Si la reclamación fuese fundada se devolverá la fianza al reclamante y el reclamado cargará con los gastos reales de la verificación, deduciendo de estos gastos el importe de 700 Euros que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de la reclamación.

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

47.7 Recurso de Apelación. De acuerdo con lo establecido en el Reglamento Deportivo de la R.F.M.E. en su artículo 119, todo concursante, o piloto, cualquiera que sea su nacionalidad, podrá recurrir contra las penalizaciones impuestas o las decisiones adoptadas por el Jurado, ante el Comité de Disciplina de la R.F.M.E.
Todo recurso deberá ser formulado por escrito, firmado por el interesado y acompañado de un depósito de 800 Euros.
El derecho de recurso expira a los quince días, plazos postales comprendidos, después de la fecha de comunicación de la resolución.

47.8 Plazos para presentación de reclamaciones:

- Contra la inscripción de un piloto o motocicleta, a lo más tardar, en el momento del cierre de las operaciones de la verificación preliminar.
- Contra una incidencia en la competición: dentro de la media hora siguiente en que se ha producido.
- Contra las características internas de una máquina, así como las externas modificadas después de la verificación: hasta 30 MINUTOS después de finalizada la carrera.
- Contra la clasificación: dentro de los 30 MINUTOS siguientes a su publicación.

47.9 Los depósitos serán devueltos cuando la reclamación resulte fundada.

## 48 INTERPRETACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO Y JURISDICCIÓN

48.1 La competición se desarrollará conforme al presente Reglamento Particular. En lo referente a los puntos no reflejados por este Reglamento Particular se aplicará el Código Deportivo Internacional de la FIM y sus anexos, los de la RFME y los de la FCM.

48.2 Corresponde al Jurado, en primera instancia, a la FCM y/o RFME en segunda instancia y finalmente a la FIM, la interpretación del presente Reglamento Particular y de las eventuales decisiones y anexos emitidos por la Organización.

48.3 El único Reglamento Particular oficial es el aprobado por la FCM y RFME con el visto bueno de la FIM. En caso de discrepancia entre las versiones del presente Reglamento Particular, prevalecerá el redactado en lengua castellana.

## 49 ACEPTACIÓN Y RENUNCIA

49.1 Los Jefes de Equipo y pilotos, por el hecho de tramitar su inscripción, asumirán el perfecto conocimiento del presente Reglamento Particular, así como su total aceptación, sometiéndose a todas las decisiones y sanciones adoptadas por la Organización, el Jurado, la FCM, la RFME y la FIM.

49.2 Independientemente de lo indicado en el Código Deportivo de la FIM, los Jefes de equipo y pilotos, por el sólo hecho de participar, renuncian a todos los derechos de recurso contra la Organización, sus representantes, oficiales,

etc., ya sea por arbitraje, ante un tribunal, o por alguna otra causa no prevista en el Código FIM, por todos los daños a los que podrían estar expuestos como consecuencia de todo acto u omisión por parte de la Organización, sus representantes u oficiales, en la aplicación de estos reglamentos o de aquellos que podrían establecerse a continuación, o por las causas que pudieran derivarse.

**50 INSTRUCCIONES COMPLEMENTARIAS**

50.1 Como anexo o anexos al presente RP, la Organización podrá facilitar con la debida antelación a los participantes unas instrucciones complementarias a efectos de una mejor aplicación del mismo. Estas instrucciones complementarias serán de obligado cumplimiento para los participantes.

50.2 El Jurado puede, a título excepcional, dar instrucciones a los participantes por medio de comunicados. Estos comunicados serán publicados en el Tablón Oficial de Anuncios, que dará fe de la publicación y serán de obligado cumplimiento para los participantes.

**Circuit de Barcelona-Catalunya**, 29 de Mayo de 2017

## POR UN CIRCUITO SOSTENIBLE

El Circuit de Barcelona-Catalunya mantiene un compromiso sólido con el medioambiente. En este sentido, las instalaciones tienen la certificación de gestión medioambiental ISO 14001, cuya finalidad es minimizar el impacto negativo sobre el entorno, mediante el uso de la tecnología más avanzada y la aplicación de los siguientes principios de actuación:

- Gestionar el impacto externo del ruido.
- Gestionar los residuos procurando su valorización.
- Promover una movilidad sostenible fomentando el transporte público.
- Potenciar la integración paisajística ampliando los espacios verdes.

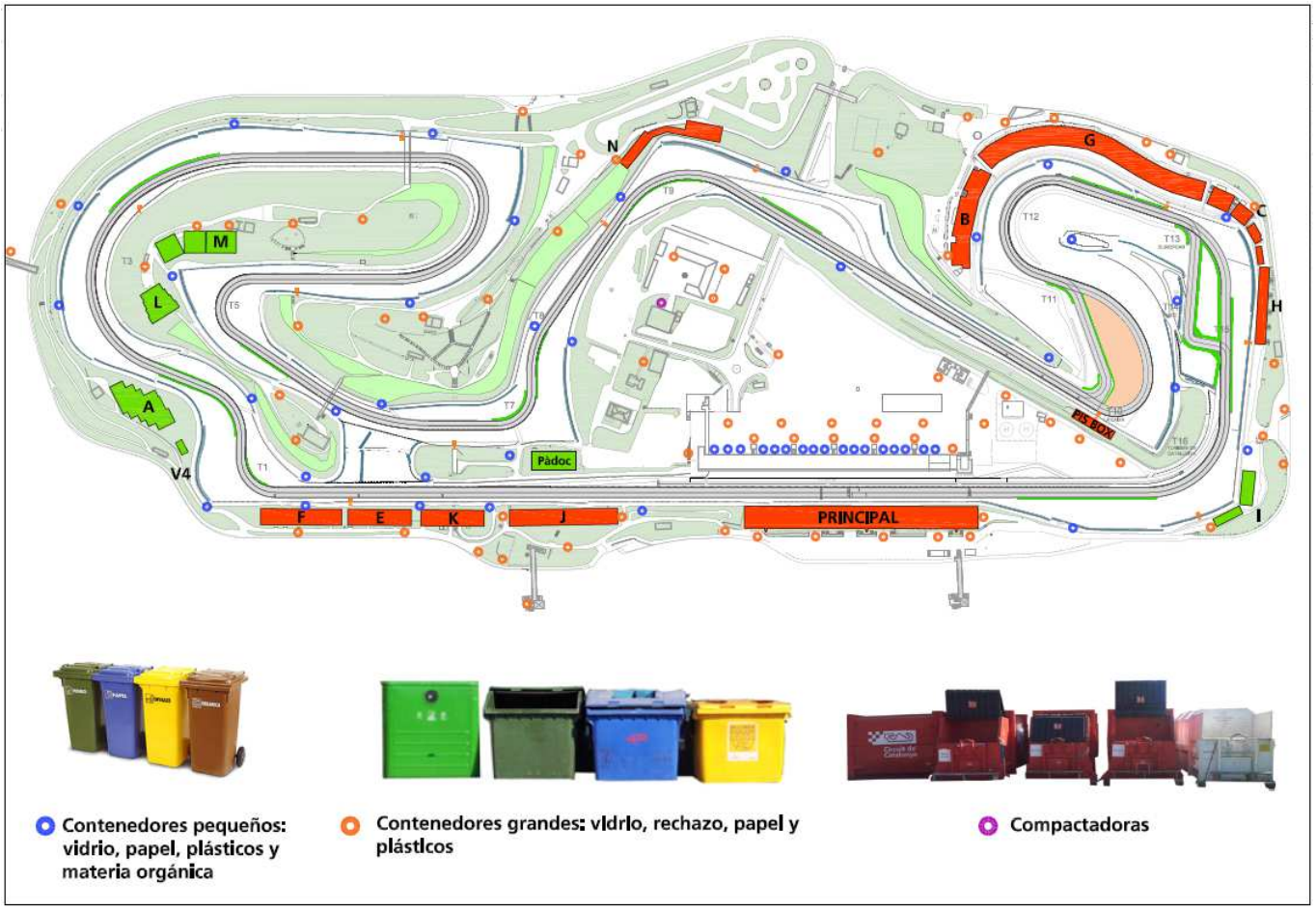
## CONSEJOS UTILIZACIÓN BOXES

Os rogamos que seáis respetuosos con el uso de las instalaciones, especialmente os pedimos que respetéis las normas de seguridad y de prevención del medioambiente, concretamente:

- El uso de los contenedores habilitados para la recogida de trapos sucios.
- El uso de las picas para la limpieza de piezas y derrames de aceites.
- El uso de las arquetas para la recogida de aguas fecales de los camiones.
- Recoged y valorizad todos vuestros residuos: neumáticos, baterías, bidones con restos de productos químicos.
- En caso de producirse un derrame accidental de productos, se deberá proceder de la siguiente manera:
    - Recoger el producto con materiales absorbentes inertes, tierra…
    - Barrer la zona, recogiéndolo todo en una bolsa
    - Avisar al Responsable de Mantenimiento

Para cualquier consulta, podéis dirigíos a los puntos de información o la Torre de Control.

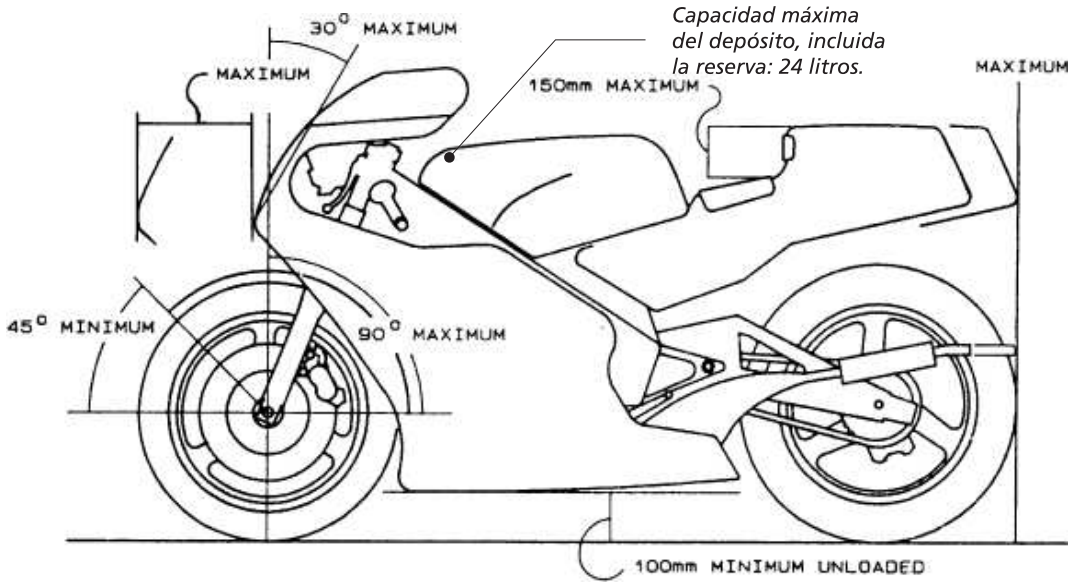
El incumplimiento de estas normas, será penalizado.

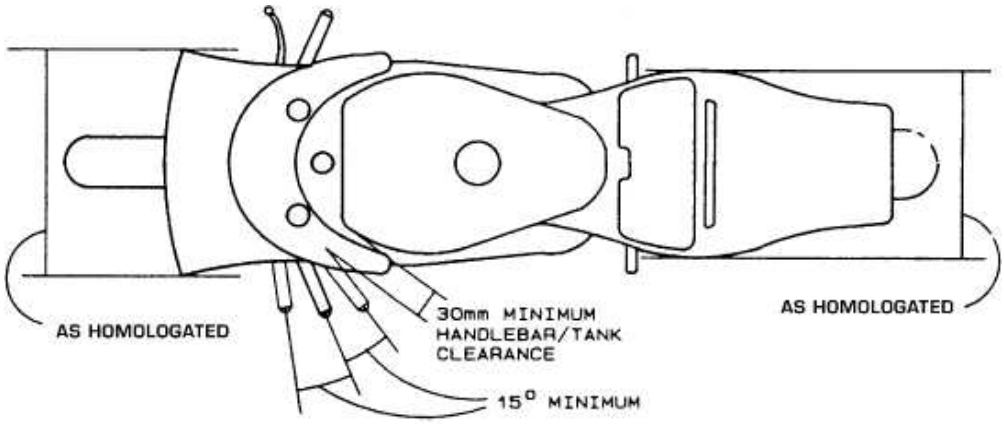


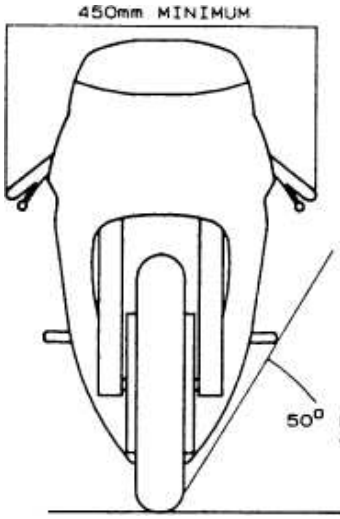
# PROGRAMA – HORARIO

| FECHA | HORA | ACTO | LUGAR |
|---|---|---|---|
| Mayo | | Publicación Reglamento Particular - Apertura Plazo Inscripciones | www.circuitcat.com |
| 9 Junio | 14.00 | **Cierre plazo de inscripciones**<br>**Cierre plazo de solicitud motos no homologadas (Art. 14.6)** | Circuit de Barcelona-Catalunya |
| 24 Junio | 09.00 a 18.00 | Entrenamientos Privados | Pista |
| 26 Junio | 14.00 | **Publicación lista de inscritos** | www.circuitcat.com |
| 05-jul | 14.00 a 18.00 | **Acceso a las instalaciones (hora a confirmar)** | Circuit de Barcelona-Catalunya |
| 06-jul | 09.00 a 18.00 | Acceso instalaciones y Entrenamientos Privados | Circuit de Barcelona-Catalunya |
| | 09.00 a 18.00 | Adjudicación de Boxes | Planta Baja Torre |
| | 10.00 a 14.00 | **Verificaciones Administrativas Opcionales** | |
| 7-jul | 09.00 a 23.30 | Acceso a las instalaciones | Circuit de Barcelona-Catalunya |
| | 09.00 a 12.00 | Adjudicación de Boxes | Planta Baja Torre de Control |
| | | **Verificaciones Administrativas** | |
| | 09.00 | Dorsales 01 al 25 | |
| | 10:00 | Dorsales 26 al 50 | |
| | 11.00 | Dorsales 51 al 75 | |
| | 12.00 | Dorsales 75 al final | |
| | | **Verificaciones Técnicas preliminares** | Box 2 |
| | 09.00 | Dorsales 01 al 25 | |
| | 10:00 | Dorsales 26 al 50 | |
| | 11.00 | Dorsales 51 al 75 | |
| | 12.00 | Dorsales 75 al final | |
| | 14.30 | **Briefing Jefes de Equipo** | Sala Prensa |
| | 15.10 | **Briefing Pilotos** | Sala Prensa |
| | 16.00 | Verificación Técnica motos con anomalías. | Box 2 |
| | 16.30 a 17.30 | **Entrenamientos libres** | Pista |
| | | **Entrenamientos cronometrados** | |
| | 18.00 a 18.30 | Pilotos con brazaletes azules | |
| | 18.40 a 19.10 | Pilotos con brazaletes amarillos | |
| | 19.20 a 19.50 | Pilotos con brazaletes rojos | |
| | 20.00 a 20.30 | Pilotos con brazaletes blancos | |
| | 21.15 | Publicación lista clasificados para entrenamientos nocturnos | Tablón Oficial |
| | 22.00 a 23.30 | Entrenamientos nocturnos | Pista |
| 8-jul | 00.00 | Plazo máximo composición equipos | Secretaría |
| | 00.30 | Publicación parrilla de salida | Tablón oficial |
| | 07.00 | Plazo máximo desalojo de los boxes equipos no clasificados | Boxes |
| | | Autorización para el montaje de los sistemas de repostaje de carburante | Pit-Lane |
| | 08.30 a 09.30 | Verificaciones técnicas.<br>Verificaciones de seguridad de sistemas de repostaje de carburante | Boxes |
| | 09.00 a 09.45 | **Pit-Walk** | Pit-Lane |
| | 10.00 | Plazo máximo designación pilotos y moto que tomarán la salida | Secretaria |
| | 10.00 a 10.30 | **Warm Up** | Pista |
| | 11.30 | Apertura de Pit-Lane | Pit-Lane |
| | 11.43 | Señal sonora cierre Pit-Lane en 2 min. | |
| | 11.45 | Cierre de Pit-Lane | |
| | 11.49 | Cartel 1 minuto + pancarta de 'casco'.<br>Todo el personal debe abandonar la parrilla. Pilotos sobre sus motocicletas | Parrilla |
| | 11.50 | 1 Vuelta de calentamiento tras el Safety Car | Pista |
| | 11.55 | Cartel 5 minutos | Parrilla |
| | 11.57 | Cartel 3 minutos<br>Pilotos a su posición de salida | |
| | 11.59 | Cartel 1 minuto | |
| | 11.59 30" | Cartel de 30 segundos | |
| | 12.00 | **Salida** | |
| 9-jul | 12.00 | **Llegada** | Línea de Meta |
| | 12.15 (aprox.) | Ceremonia de pódium | Podium |
| | 12.30 (aprox.) | Rueda de Prensa ganadores | Sala de Briefing |
| | | Publicación resultados Oficiales | Tablón Oficial |

# ANEXO 1: Medidas de las Motocicletas



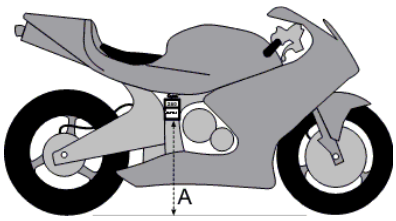




***ESTAS MEDIDAS MÍNIMAS SON VÁLIDAS PARA TODAS LAS CLASES.***

# ANEXO 2: Ubicación de los emisores de cronometraje

El cronometraje de la prueba corre a cargo del equipo Al Kamel Systems, cuyo personal se encargará de la verificación del correcto funcionamiento de los transponders.

Los participantes deberán facilitar, en todo momento y en la medida de lo posible, la labor del personal de Al Kamel Systems.




**A = Altura máxima respecto a la pista ( 80 cm ).**

**Colocar el Transponder verticalmente (la flecha que lleva dibujada el transponder deberá señalar la pista)**

**Colocarlo en la zona central del chasis.**

La ubicación del emisor no podrá ser variada por los equipos durante el desarrollo de la prueba.

El emisor podrá ser desmontado para las tareas normales de limpieza y mantenimiento de la motocicleta.

La salida a pista sin el transponder supone el tener que volver a entrar a boxes para colocarlo.

Los equipos que hayan alquilado el transponder y no se hayan clasificado para los entrenamientos nocturnos, así como los que en éstos no se clasifiquen para la carrera, deberán devolver el emisor, al equipo de cronometraje en la 2ª Planta de la Torre de Control. Igualmente deberán hacerlo los equipos que no finalicen la carrera, ya sea por abandono o por desclasificación.

# ANEXO 3: SEGURIDAD Y PESO DE LAS MOTOCICLETAS

## A1. SEGURIDAD

A1.1 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).

A1.2 Se deben suprimir obligatoriamente: el caballete lateral y/o central, los estribos del pasajero, el portaequipajes, los retrovisores, intermitentes y las barras de protección.

A1.3 Todos los tapones de vaciado y llenado del circuito de engrase, filtro/s de aceite y conductos del sistema de aceite deben ser precintados con un alambre de seguridad.

A1.4 Todos los sistemas de ventilación de los carters, depósitos, aceite, etc., no podrán evacuar directamente al aire libre y deberán cumplir lo reglamentado por la FIM (Ver. Art. 15.9).

A1.5 Como elemento refrigerante se autoriza únicamente el empleo de agua, sin ningún tipo de aditivo.

A1.6 En lo referente a manillares, estribos, mariposas, puño de gas, bombas de gasolina y tubos de escape, se cumplirán las normas establecidas por los Reglamentos Técnicos FIM a tal efecto para las motocicletas de Endurance. El nivel máximo de ruido es de 105dB. Se recomienda equipar la motocicleta con la protección de la palanca de freno a efecto de proteger la palanca del manillar en caso de accionamiento accidental en una posible colisión con otra motocicleta.

A1.7 Es obligatorio montar un protector de cadena en la parte inferior del basculante, próximo a la corona.

A1.8 Todos los carters que contengan aceite y que puedan entrar en contacto con la pista como consecuencia de una caída tendrán que estar protegidos por un segundo carter hecho de un material compuesto como el carbono o el Kevlar®.

## A2. PESO

A2.1 El peso de la motocicleta debe ser el reflejado en el Reglamento Técnico correspondiente. Para las motocicletas no homologadas autorizadas a participar, el peso no puede ser inferior al estipulado en el reglamento técnico de su clase.

# Anexo 4: Medidas placas de número

Las placas de número deben fijarse en la parte delantera y en los dos lados de la motocicleta, con el fin que sean claramente visibles para el cronometraje, los espectadores y los Oficiales.

La placa delantera debe estar colocada en el lado donde está situado el cronometraje oficial (a la derecha en el sentido de la marcha), sin tapar los faros.

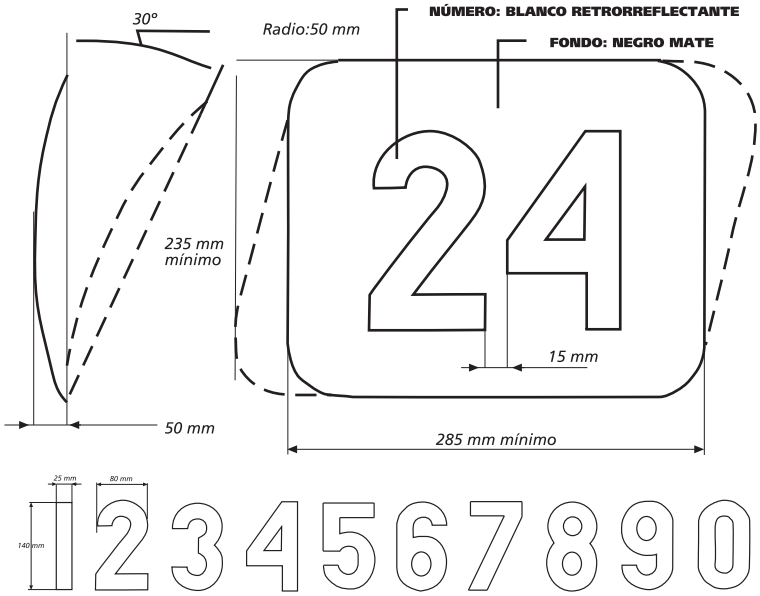
Los números deben ser conformes al presente diagrama.

El fondo de las placas deberá ser de color negro mate.

Los números deberán ser de material blanco retroreflectante y de unas dimensiones mínimas de:

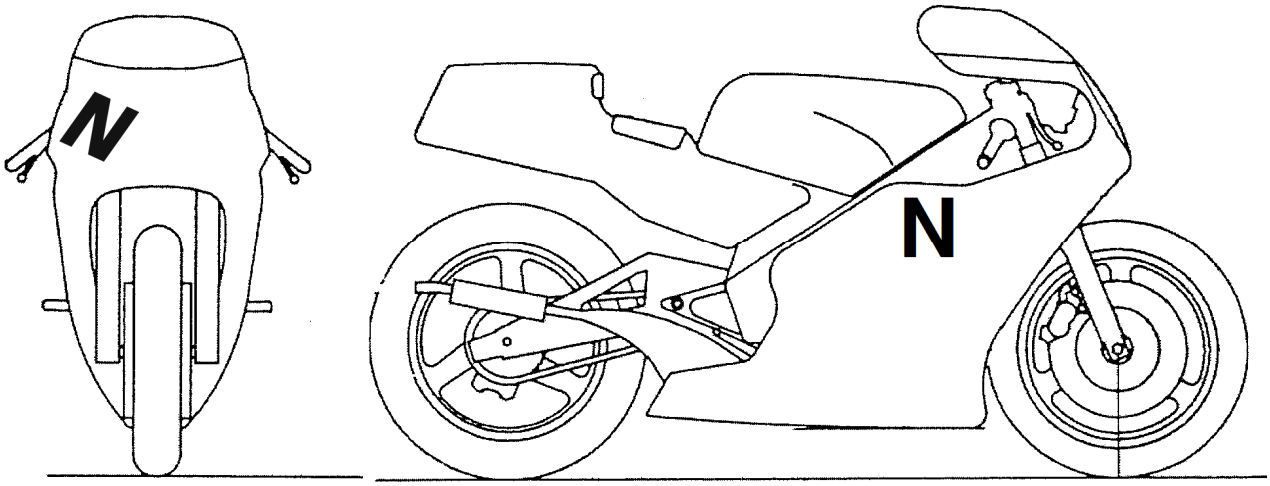
- Altura: 140 mm
- Trazo: 25 mm.

Se autorizan los números electroluminiscentes.




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

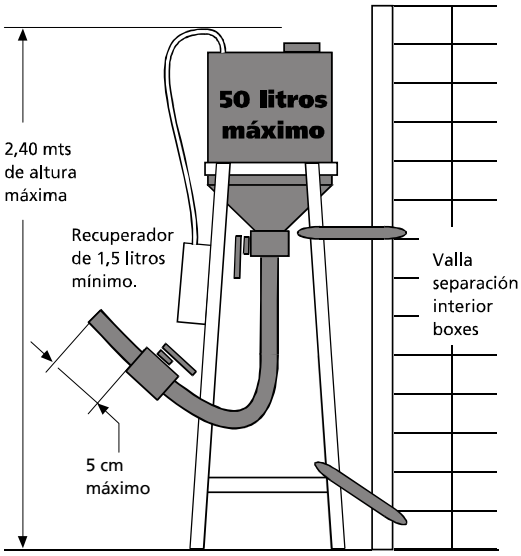
En caso de conflicto en cuanto a la lectura de los números, la decisión final pertenece al Comisario Técnico y/o Responsable de Cronometraje.



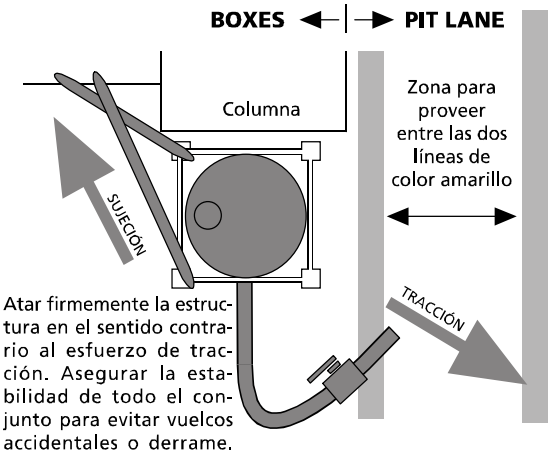
Ver todo el artículo 28 del Reglamento

## Dispositivos fijos (derricks + jerrycans)

Todos los materiales utilizados deberán ser completamente inalterables ante el efecto de la gasolina.




En el caso de utilizar bomba eléctrica, el sistema de toma de tierra debe estar separado un metro como mínimo.



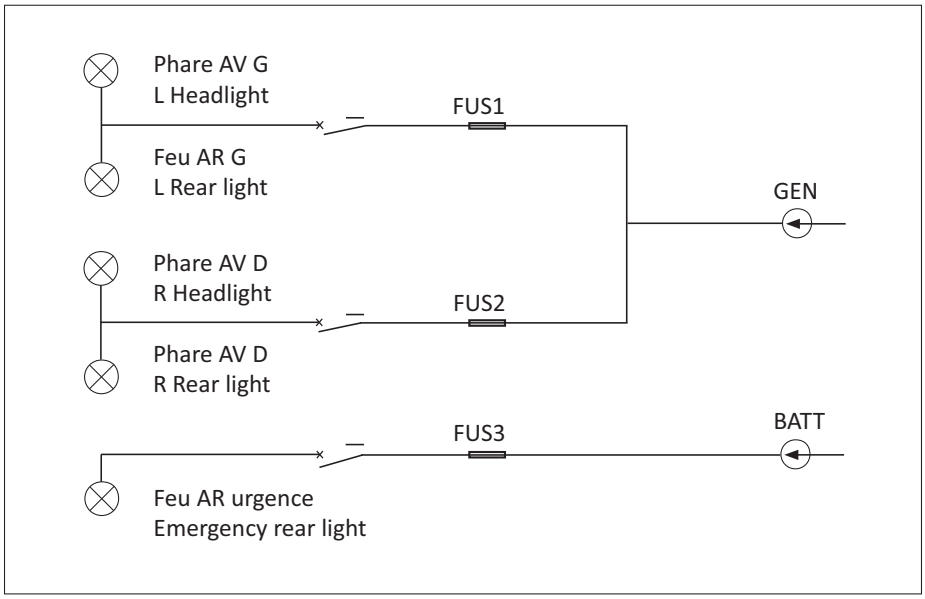

Atar firmemente la estructura en el sentido contrario al esfuerzo de tracción. Asegurar la estabilidad de todo el conjunto para evitar vuelcos accidentales o derrame.

**Dispositivos Móviles (Jerrycans)**

Los participantes que utilicen los dispositivos móviles tipo "jerrycans", deberán proveerse de un soporte rígido y estable donde poder dejar el dispositivo de repostaje cuando éste no sea utilizado.

Este soporte se ubicará en el mismo lugar donde se colocaría un derrick o torreta.

# Anexo 6: Luces

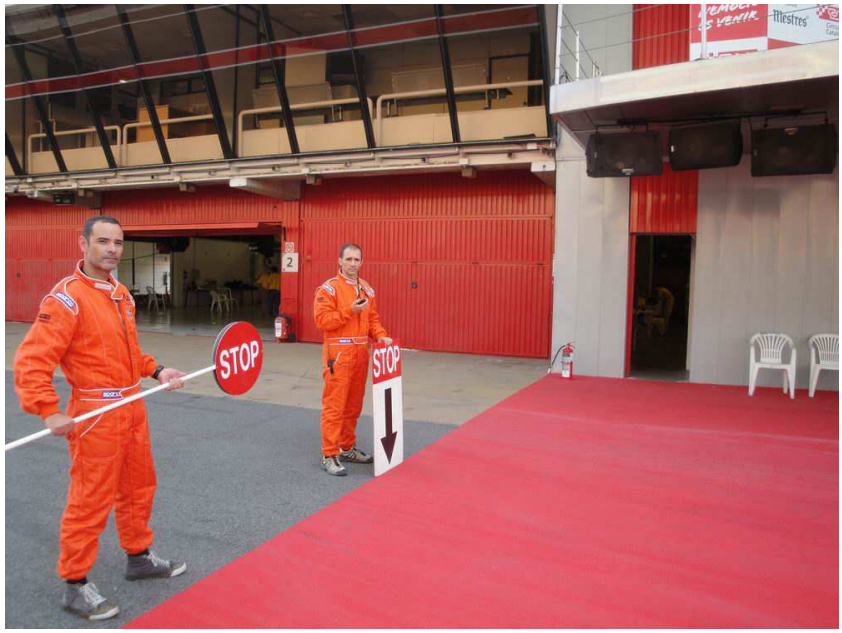


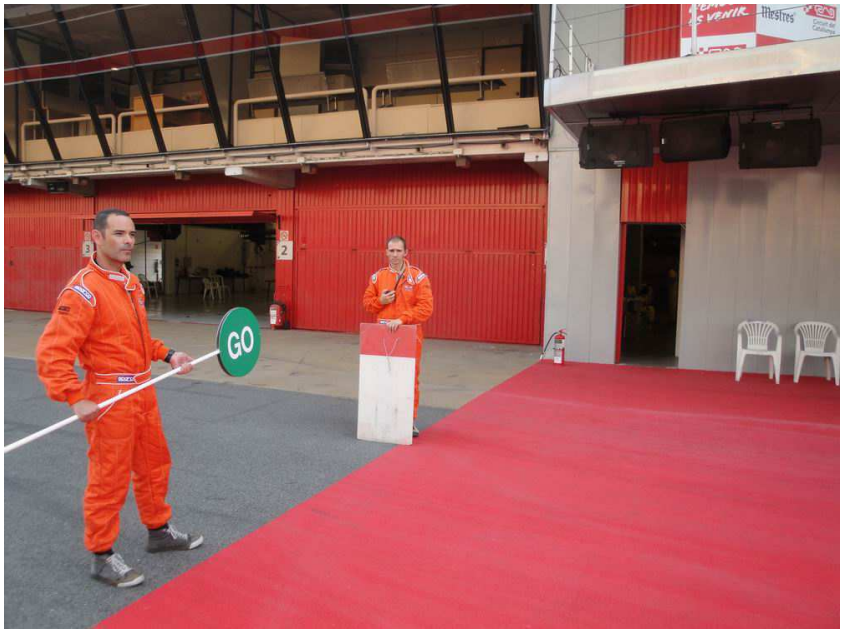
# Anexo 7: Stop & Go

La penalización de Stop & Go (Artículo 46.7) se deberá realizar dentro de las 3 vueltas siguientes a la señalización en la zona destinada a tal efecto: entrada al Pit-Lane, al pie de la Torre de Control (ver imagen).

No está permitido hacer relevos, repostajes ni ninguna otra operación en el box durante ese procedimiento de sanción.

Cuando el Stop & Go no pudiera realizarse por falta de tiempo (proximidad con la llegada de las 24 Horas), se añadirá como penalización en la clasificación el tiempo previsto de Stop & Go + 1 minuto. Ejemplo: Para un Stop & Go de 10" el tiempo de penalización será de 1'+10"

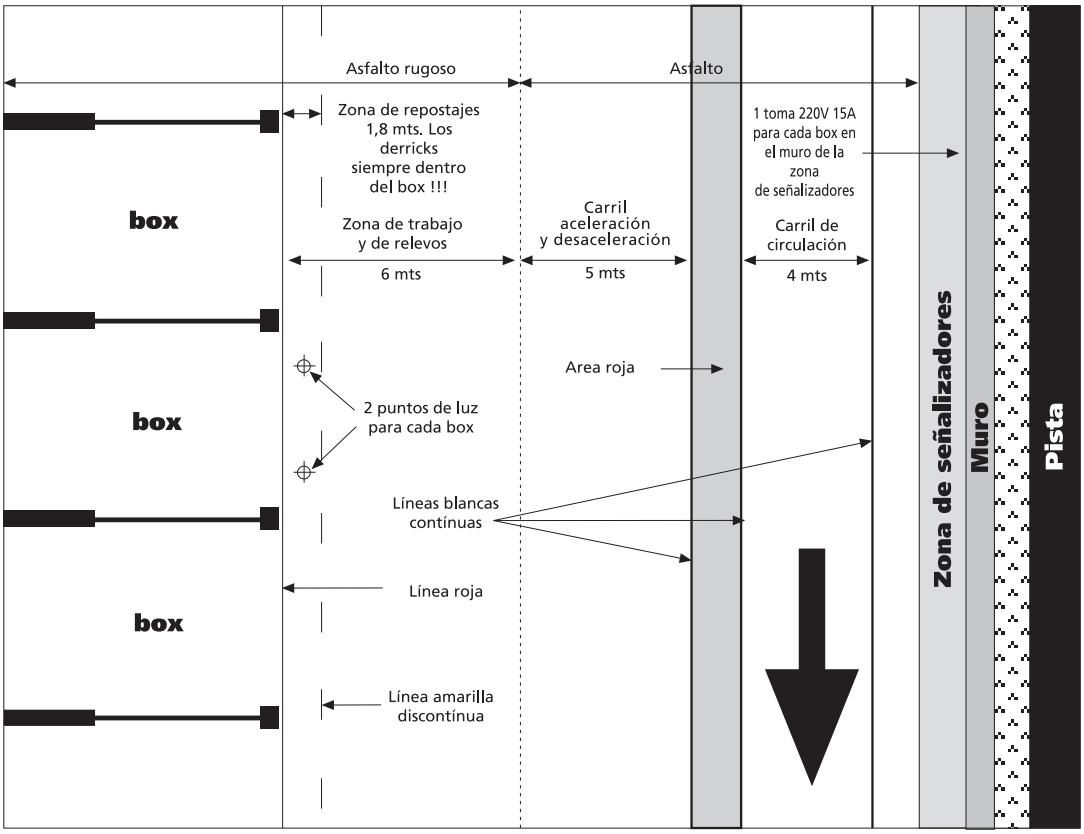


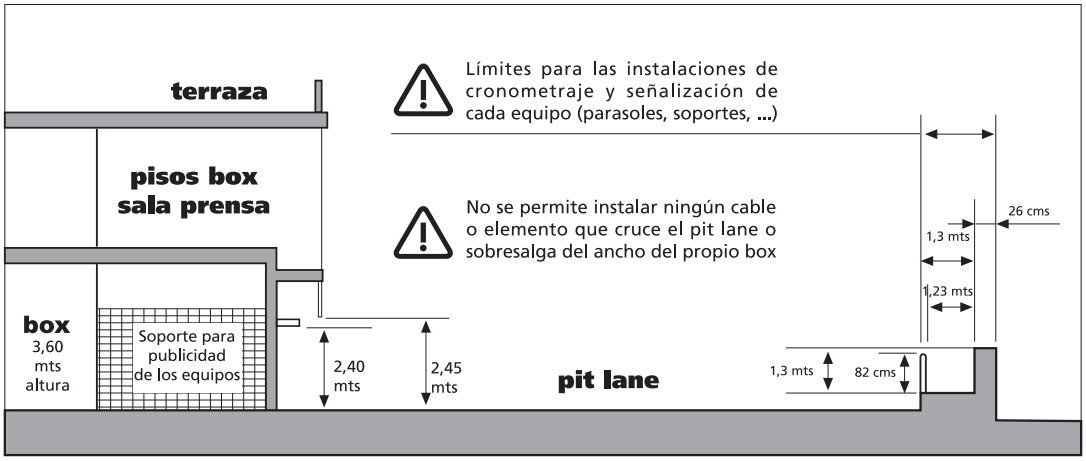
# ESQUEMAS

# Esquema 1: Pit Lane

## Plano pit lane (planta)

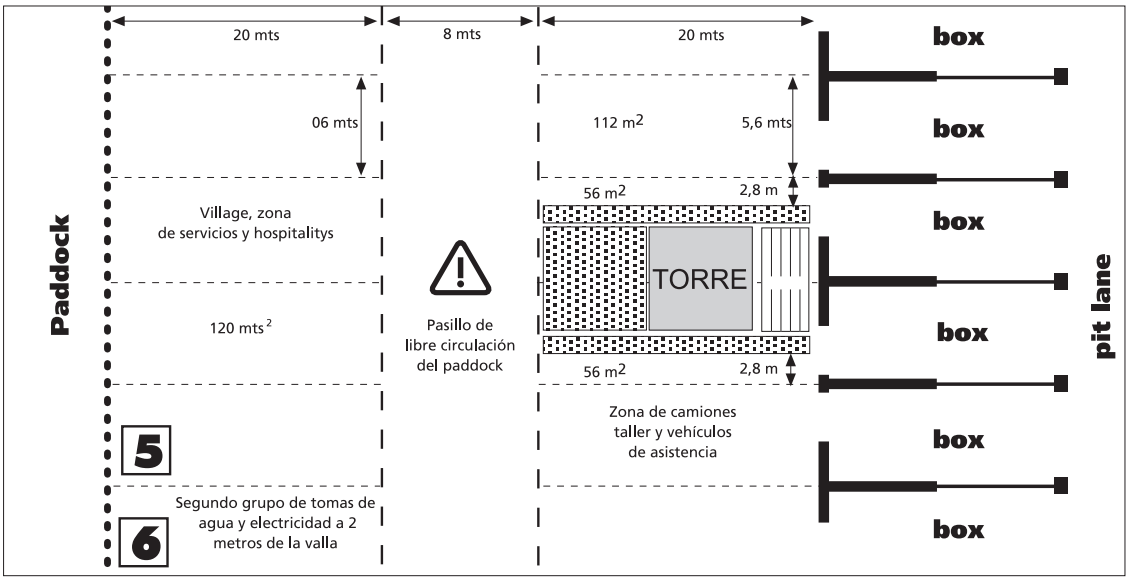



## Plano pit lane (alzado)



# Esquema 2: Paddock y Boxes

## Plano paddock




**1** Conexión para teléfono. Previa solicitud de línea.

**2** Toma tipo coaxial para TV y canal interno de datos. 2 por box.

**3** Toma aire a presión. 2 por box. Sin unidad de filtro.

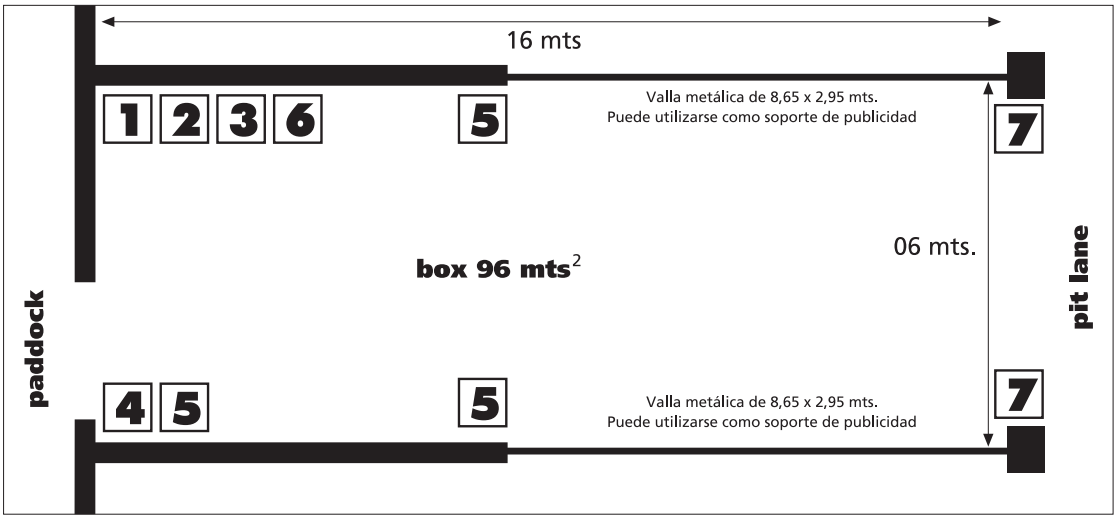
**4** Extintor de mano.

**5** Tomas electricidad. Una toma 220V 15A tipo Shuco 2P+T y otra tipo industrial de 380V.

**6** Toma de agua salida roscada. 2 Por box. Existe un fregadero con desagüe bajo estas tomas.

**7** Derricks. Ubicación de los derricks de repostaje con una altura máxima de 2,40 m. No sobresaldrán del box ni total ni parcialmente.

## Plano box (planta)

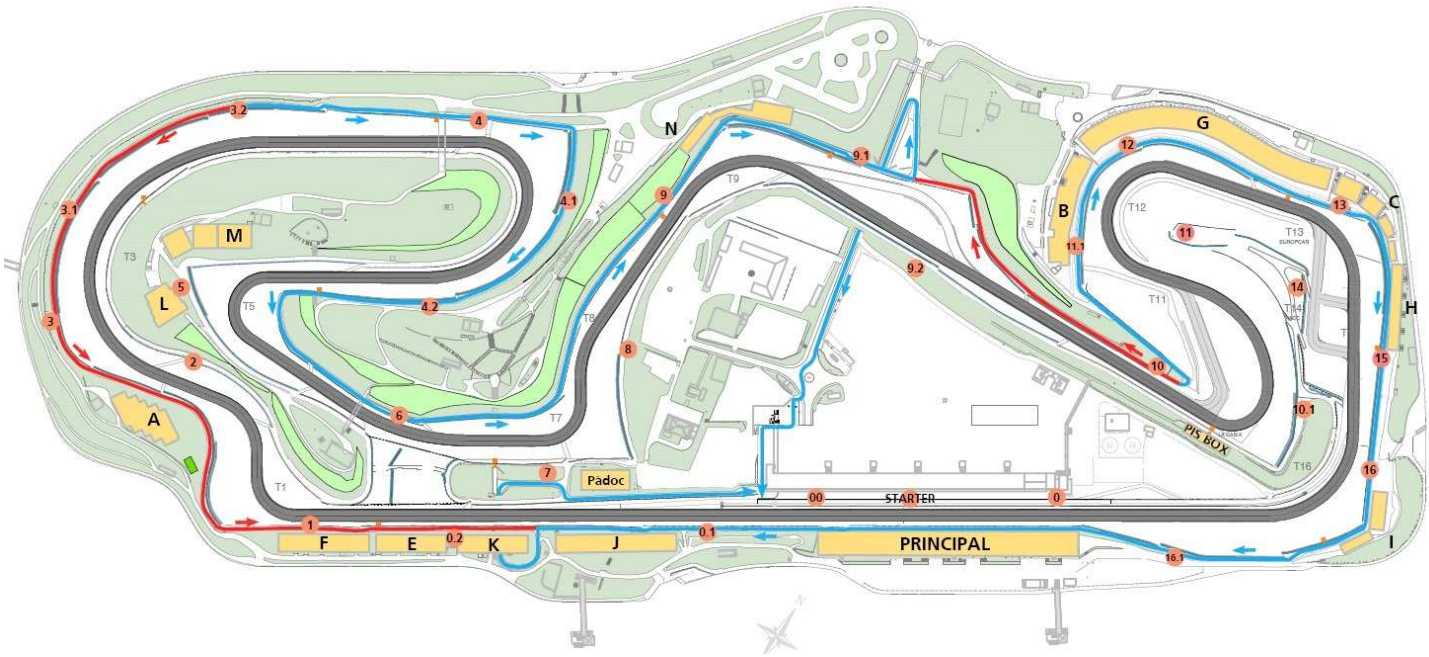


## Esquema 3: Plano viales de servicio

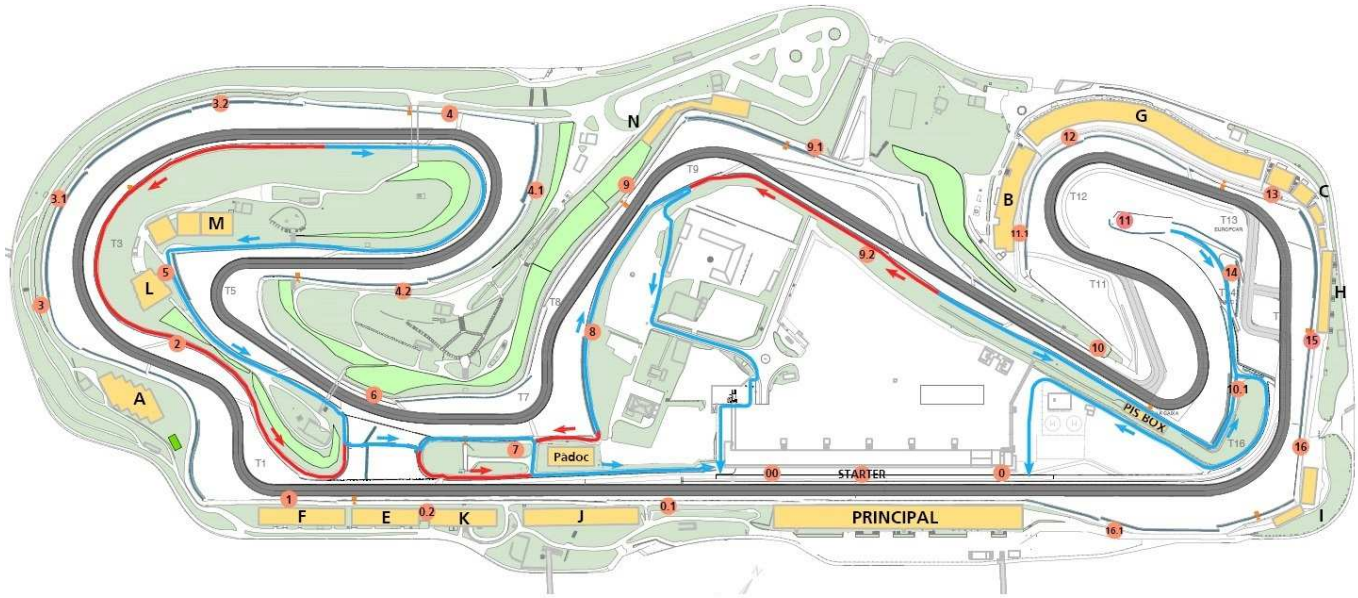
**Tramos en los que se puede circular con el motor en marcha a 30 km/h como máximo**

**Tramos donde se debe circular con el motor parado.**

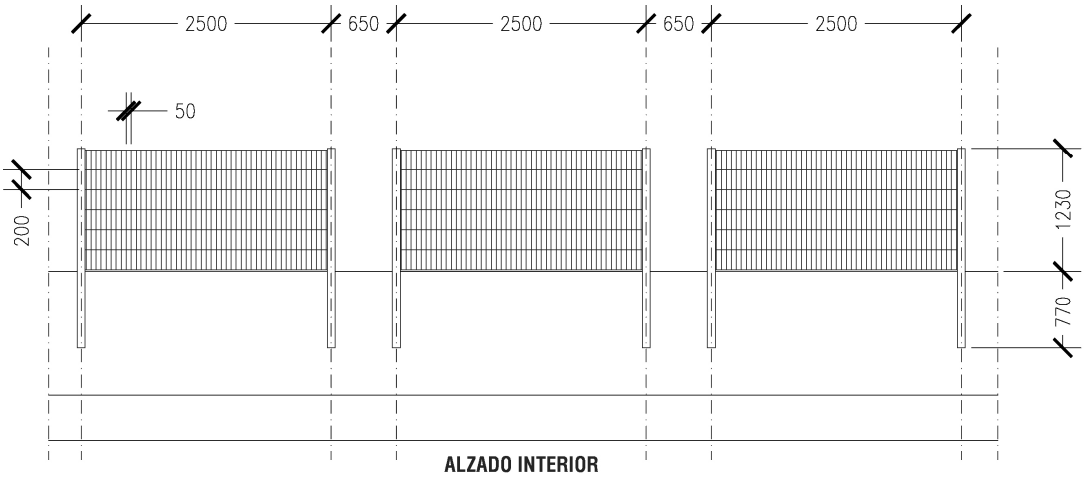
### Vial Exterior

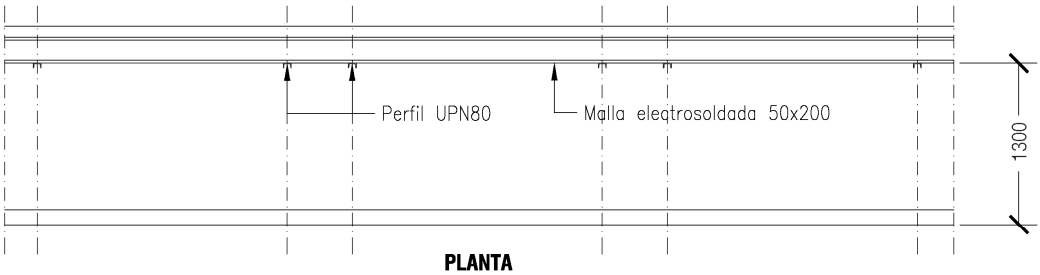


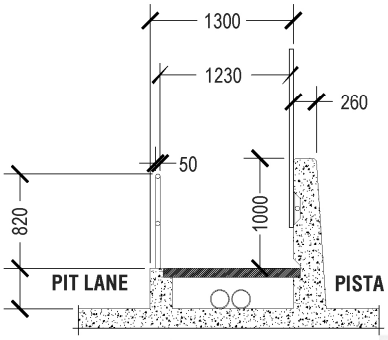

### Vial Interior



# Esquema 4: Reja muro Pit-Lane



# COMUNICADO NÚM. 1

## TANDAS DE ENTRENAMIENTOS LIBRES

El **Circuit de Barcelona-Catalunya**, convoca el siguiente calendario de tandas libres:

| Fecha | Horario | Duración | Precio |
|---|---|---|---|
| 24/06/2017 | De 09:00 a 13:00 y de 14:00 a 18:00 | TODO EL DIA 8H | 630€ (IVA incluido) |
| | De 09:00 a 13:00 o de 14:00 a 18:00 | MEDIO DIA 4 h | 370€ (IVA incluido) |
| | De 12:00 a 13:00 o de 17:00 a 18:00 | 1 hora | 115€ (IVA incluido) |
| 06/07/2017 | De 09:00 a 13:00 y de 14:00 a 18:00 | TODO EL DIA 8H | 630€ (IVA incluido) |
| | De 09:00 a 13:00 o de 14:00 a 18:00 | MEDIO DIA 4 h | 370€ (IVA incluido) |
| | De 12:00 a 13:00 o de 17:00 a 18:00 | 1 hora | 115€ (IVA incluido) |

Las tandas serán ininterrumpidas (excepto por motivos de fuerza mayor o por seguridad).

Para más información podéis contactar con nosotros a través de:

Tel. +34 93 571 97 10

Mail: esportiva@circuitcat.com.

**Circuit de Barcelona-Catalunya,** Mayo de 2017.