4H
Classic
MOTO
Barcelona
Catalunya
10/11.07.26
CIRCUIT DE
CE CATALUNYA
SEAT
NISSAN
CIRCUIT DE
CCATALUNYA
CIRCUIT DE
CGATALUNYA
REGLAMENTO PARTICULAR

***ÍNDICE***

***PÁGINA***

**CAPITULO 1 - CONVOCATORIA Y ORGANIZACIÓN**

Artículo 1 – Convocatoria ..... 4

Artículo 2 - Organización ..... 4

**CAPITULO 2 - PARTICULARIDADES**

Artículo 3 - Circuito ..... 4

Artículo 4 - Duración de la carrera ..... 4

Artículo 5 - Oficiales ..... 4

Artículo 6 – Banderas y Luces ..... 4

Artículo 7 - Servicios de información ..... 6

**CAPITULO 3 - PARTICIPANTES**

Artículo 8 - Licencias ..... 6

Artículo 9 - Jefe de Equipo ..... 6

Artículo 10 - Equipamiento de los pilotos ..... 6

Artículo 11 - Control médico ..... 7

**CAPITULO 4 - MOTOCICLETAS ADMITIDAS**

Artículo 12 - Clases ..... 7

Artículo 13 - Reglamento técnico particular ..... 9

Artículo 14 – Neumáticos ..... 10

**CAPITULO 5 - INSCRIPCIONES**

Artículo 15 - Formalización ..... 10

Artículo 16 - Derechos ..... 10

Artículo 17 - Acceso a las instalaciones ..... 11

**CAPITULO 6 - VERIFICACIONES**

Artículo 18 - Administrativas ..... 11

Artículo 19 - Técnicas ..... 11

**CAPITULO 7 - CONDUCTA DE LOS PARTICIPANTES**

Artículo 20 - Acceso a pista ..... 12

Artículo 21 - Comportamiento en pista ..... 12

Artículo 22 - Comportamiento en Pit-Lane ..... 13

Artículo 23 - Comportamiento en boxes ..... 14

Artículo 24 - Relevos ..... 15

Artículo 25 - Repostaje de carburante ..... 15

**CAPITULO 8 - DESARROLLO DE LA COMPETICIÓN**

Artículo 26 - Entrenamientos. Generalidades ..... 16

Artículo 27 - Entrenamientos Libres ..... 16

Artículo 28 - Entrenamientos Nocturnos ..... 16

Artículo 29 - Entrenamientos Calificativos ..... 16

Artículo 30 - Briefing ..... 17

Artículo 31 - Equipos clasificados para la carrera ..... 17

Artículo 32 - Procedimiento de salida ..... 17

Artículo 33 – Salida retardada ..... 19

Artículo 34 – Salida neutralizada después del Safety Car ..... 19

Artículo 35 - Neutralización de la carrera mediante el Safety Car ..... 19
Artículo 36 - Interrupción de la carrera ..... 19
Artículo 37 – Reanudación de una carrera interrumpida ..... 20
Artículo 38 – Procedimiento de Stop & Go ..... 21
Artículo 39 - Llegada ..... 21
Artículo 40 - Verificación final ..... 22
Artículo 41 - Clasificación final ..... 22
Artículo 42 - Ceremonia de Pódium y Trofeos ..... 22

**CAPITULO 9 - GENERALIDADES**

Artículo 43 - Publicidad ..... 23
Artículo 44 - Suspensión o aplazamiento ..... 23
Artículo 45 - Responsabilidad y seguros ..... 23
Artículo 46 - Procedimiento sancionador y resumen de penalizaciones ..... 23
Artículo 47 - Reclamaciones ..... 24
Artículo 48 - Interpretación del presente reglamento y jurisdicción ..... 25
Artículo 49 - Aceptación y renuncia ..... 25
Artículo 50 - Instrucciones complementarias ..... 25
Artículo 51 - Política medioambiental ..... 26

**PROGRAMA - HORARIO** ..... 27

**ANEXOS**

Anexo 1: Medidas de las Motocicletas ..... 28
Anexo 2: Ubicación de los transponders ..... 29
Anexo 3: Seguridad y Peso de las Motocicletas ..... 29
Anexo 4: Medidas de las placas de número ..... 30
Anexo 5: Sistemas de repostaje ..... 31
Anexo 6: Luces ..... 31

**ESQUEMAS**

Esquema 1: Pit-Lane ..... 32
Esquema 2: Viales de Servicio ..... 33
Esquema 3: Reja muro Pit-Lane ..... 34

**COMUNICADO Nº 1: Jornadas de Entrenamientos Privados** ..... 35

**CONDICIONES GENERALES**

Todos los pilotos, personal de los equipos, oficiales, organizadores y todas las personas involucradas en cualquier capacidad participantes en las 4H Classic Moto Barcelona Catalunya, se comprometen en su propio nombre y en el de sus empleados y agentes, a observar todas las disposiciones de este reglamento, así como sus complementos y anexos.

Todas las personas antes mencionadas podrán ser sancionadas de acuerdo con las disposiciones de este Reglamento Particular.

Es responsabilidad del equipo asegurarse que todas las personas relacionadas con el mismo, cumplen todos los requisitos del Reglamento en todo el Circuit (incluye paddock, boxes, Pit-Lane, pista, aparcamientos, etc…)

**Capítulo 1 - CONVOCATORIA Y ORGANIZACIÓN**

**1 CONVOCATORIA**

**1.1** El Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC) convoca para los días 10 y 11 de Julio de 2026 una prueba internacional de resistencia denominada:

**"4H Classic Moto Barcelona Catalunya "**

**1.2** Estando registrada por la Federación Internacional de Motociclismo (FIM) (IMN/NMFP 195/01) FIM Europe (NMN 76/213) 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, inglés 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:

Fly Actions
Pol Akarregi 12
20120 – Guipuzcoa Hernani
e-mail: info@24hmotobarcelona.com

**Capítulo 2 - PARTICULARIDADES**

**3 CIRCUITO**

**3.1** La competición se desarrollará en el trazado de 4.657 metros del Circuit de Barcelona-Catalunya. La carrera se disputará en el sentido de las agujas del reloj.

**4 DURACIÓN DE LA CARRERA**

**4.1** La duración de la carrera está prevista a 4 horas, ~~en dos mangas de 2 horas~~ cada una con salida y llegada según el Programa Horario.

**5 OFICIALES**

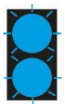
| | |
|---|---|
| Director de Carrera: | JAUME PARÍS / RAFAEL VILARRUBIAS |
| Responsable Técnico: | SERGIO MATEO |
| Jurado: | DAVID FUENTES / ENRIC ARRAZOLA / NÚRIA CASTRO |
| Cronometrador: | DENÍS DEL POZO |

**6 BANDERAS Y LUCES**

**6.1** Los oficiales mostrarán banderas o luces para proporcionar información y/o transmitir instrucciones a los pilotos durante los entrenamientos y la carrera.
Todas las banderas se mostrarán agitadas.
En el transcurso de los entrenamientos nocturnos la iluminación será mediante paneles luminosos. ~~y~~ Durante el desarrollo nocturno de la carrera, las banderas serán iluminadas para mejorar su visibilidad. Los pilotos deberán observar y acatar rigurosamente las mencionadas indicaciones y señales.
Los paneles luminosos se pueden utilizar además o en lugar de las banderas.
Las banderas y las luces en pista son señales oficiales.

**6.2** Banderas y luces utilizadas para proporcionar información:

| Imagen | Orden |
|---|---|
| Bandera nacional catalana | Señal de salida |
| Bandera verde | Pista libre. Esta bandera debe mostrarse en cada lugar de señalización durante la primera vuelta de cada sesión de entrenamientos, vuelta de formación de la parrilla y vuelta de calentamiento. Esta bandera debe mostrarse en el lugar de señalización que se encuentre inmediatamente después de un incidente que requiera el uso de banderas amarillas.<br>Esta bandera debe ser mostrada por el juez de salida para indicar el inicio de la vuelta de calentamiento.<br>Esta bandera puede mostrarse en la salida del Pit-Lane junto con la luz verde del semáforo como una semana adicional de que la salida del Pit-Lane está abierta. |

| | |
|---|---|
| <br>Bandera amarilla | (Durante el procedimiento de señalización nocturno se mostrarán también luces amarillas intermitentes)<br>Una sola bandera amarilla mostrada en un puesto de señalización indica que hay un peligro por delante junto a la pista.<br>Dos banderas amarillas mostradas en un puesto de señalización indican que hay un peligro por delante que bloquea total o parcialmente la pista.<br>El hecho de mostrar una bandera amarilla simple o doble no indica el grado de peligro sino la ubicación del incidente.<br>Los pilotos han de reducir la velocidad y proceder con precaución.<br>Está prohibido realizar adelantamientos antes del punto en el que se muestra la bandera verde.<br>Cualquier infracción de esta regla durante los entrenamientos o la carrera puede ser sancionada. |
| <br>Bandera amarilla con franjas rojas | La adherencia en esta sección de la pista podría verse afectada por cualquier razón excepto la lluvia. |
| <br>Bandera blanca con cruz diagonal roja | Gotas de lluvia en esta sección de la pista. |
| <br>Bandera azul | Indica al piloto que está a punto de ser adelantado de forma inmediata. Durante las sesiones de entrenamientos, el piloto en cuestión debe mantener su trazada y reducir la velocidad gradualmente para permitir que un piloto rápido lo pase.<br>Durante la carrea, el piloto en cuestión está a punto de ser doblado y ha de permitir que el(los) piloto(s) que lo están doblando lo pases lo antes posible. |
| <br>Bandera a cuadros B/N | Esta bandera se mostrará en la línea de meta al nivel de la pista para indicar el final de la carrera o la sesión de entrenos.<br>Después de haber recibido la bandera, los pilotos han de volver lentamente a boxes. No pueden detenerse en la pista después de la línea de meta. |
| <br>Bandera a cuadros B/N + Bandera Azul | Se mostrará conjuntamente en la línea de meta a nivel de la pista cuando un piloto preceda al líder durante la última vuelta antes de la línea de meta. |
| <br>Luz Verde | Esta luz se enciende en la salida del Pit-Lane para señalar el inicio de cada sesión de entrenamientos, ~~warm-up,~~ vuelta de formación de la parrilla y al inicio de la vuelta de calentamiento. |
|  <br>Luz azul intermitente | Se encenderá en la salida del Pit-Lane. |
| <br>Bandera blanca | Esta Bandera indica que los pilotos encontrarán un piloto lento a una velocidad anormalmente reducida o un vehículo de servicios circulando por la pista.<br>Está prohibido que los pilotos adelanten a otros pilotos.<br>Se permite adelantar al piloto lento y/o al vehículo de servicios. |
| <br>Bandera roja y luces rojas | Se mostrará en todos los sitios de señalización para detener una sesión de entrenamientos o de carrera. Se mostrará junto con luces rojas a lo largo de la pista.<br>Los pilotos deben volver lentamente a los boxes.<br>Se encenderá la luz roja en la salida del Pit-lane para indicar que está cerrada. La bandera roja se puede utilizar junto a la señal de luz roja. Los pilotos no pueden salir del Pit-Lane.<br>La bandera roja se mostrará inmóvil en la parte trasera de la parrilla al final de la vuelta de formación de parrilla.<br>La bandera roja se mostrará inmóvil en la parte delantera de la parrilla de salida después de la vuelta de calentamiento.<br>La bandera roja puede también utilizarse para cerrar la pista. |
| <br>Bandera negra | Esta bandera se utiliza para transmitir instrucciones a un solo piloto y se mostrará en cada lugar de señalización junto al número del piloto en cuestión.<br>El piloto debe detenerse en boxes al final de la vuelta actual y no podrá reanudar la marcha cuando la bandera sea resultado de una sanción.<br>Esta bandera también se puede presentar a un piloto por otra razón que no sea una sanción (por ejemplo, para comprobar o cambiar un transponder) |
| <br>Bandera negra con círculo naranja | Esta bandera se utiliza para transmitir instrucciones a un solo piloto y se mostrará en cada lugar de señalización junto al número del piloto. Esta bandera informa al piloto que su motocicleta tiene probablemente problemas mecánicos que pueden poner en peligro a sí mismo o a los demás pilotos y que debe abandonar inmediatamente la pista. El piloto no puede reincorporarse a la pista a menos que esté autorizado por un oficial. |

| | |
|---|---|
| SC + <br>Cartel con las siglas "SC" y bandera amarilla | Mostrado en todos los lugares de señalización, indican la neutralización de la carrera detrás del Safety Car. Se prohíbe avanzar, incluso en el Safety Car.<br>Durante el procedimiento de señalización nocturna en carrera se mostrarán también en todos los lugares de señalización, luces amarillas intermitentes. |
| <br>Flecha amarilla con fondo negro | Serán utilizadas por los oficiales en las intervenciones en pista para indicar la zona de paso y la dirección a seguir de los pilotos. |
| <br>Linternas con difusor amarillo | Durante el procedimiento de señalización nocturna serán utilizadas por los oficiales en las intervenciones en pista para indicar la dirección a seguir por los pilotos. |

**7 SERVICIOS DE INFORMACIÓN**

Durante el transcurso de la competición se facilitará información a través de diversos canales de comunicación para facilitar información o instrucciones a los participantes.
Para todos los canales de comunicación y, en cualquier caso, solo 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.

**7.1** Tablón Oficial de Anuncios:
Estará disponible en la página web: https://www.4hmotoclassicbarcelona.com

## Capítulo 3 - PARTICIPANTES

**8 LICENCIAS**

**8.1** Podrán participar en la prueba todos los pilotos que estén en posesión de una licencia:
- Licencia catalana anual o de una sola prueba.
- Licencia anual expedida por cualquier federación autonómica española y homologada por la RFME.
- Licencia velocidad o resistencia expedida fuera del territorio español acompañada siempre del Permiso de Salida (incluye licencias internacionales expedidas por la FIM)

La edad mínima para participar en la prueba es de 18 años. Se podrá estudiar la participación de pilotos entre 16 y 18 años en función de su palmarés y siempre a criterio de la Organización. En caso de aceptarse la participación de un menor, deberá de acompañarse su inscripción con la correspondiente autorización de menores, suscrita por el padre o tutor, autorizando al menor a participar en competiciones de motociclismo y asumiendo la responsabilidad que se podría derivar del hecho de participar en estas.

**9 JEFE DE EQUIPO**

**9.1** 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 oro facilitada durante las Verificaciones Administrativas

**9.2** Entre otras, se le atribuyen las siguientes tareas:

a) Realizar los trámites de verificaciones administrativas y técnicas.
b) Asistir al Briefing pre-carrera.
c) Comunicar la lista definitiva de pilotos.
d) Comunicar los relevos que se efectúen mediante la Hoja de Relevos.
e) Comunicar los cambios de piezas, repostajes, etc.
f) Firmar el acuse de recibo de los comunicados y sanciones.
g) Presentar reclamaciones según el procedimiento reglamentario.

**10 EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS**

**10.1** Durante el desarrollo de la competición, el equipamiento de los pilotos deberá cumplir con el Art. 2.11 del Reglamento FIM Endurance siendo todos los puntos obligatorios a excepción del 2.11.7 que es aconsejable. El uso de airbag no es obligatorio, pero si recomendable. En cualquier caso, es obligatoria la protección de pecho y espalda según el Art. 2.11.5. En caso de inclemencias meteorológicas los pilotos podrán colocarse sobre los elementos antes descritos, prendas contra el frío o el agua.

**10.2** Es obligatorio utilizar un casco conforme con la normativa de cascos de la RFME 2026

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

**10.4** 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. Naranja para el piloto designado como tercero 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.

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

**11 CONTROL MÉDICO**

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

**11.2** 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.

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

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

**Capítulo 4 - MOTOCICLETAS ADMITIDAS**

**12 CLASES**

**12.1** Las motocicletas admitidas, todas ellas con motor de 2 o 4 tiempos, estarán encuadradas en las siguientes categorías:

- **CLASSIC:** Fecha de fabricación 1/1/1960 al 31/12/1983
  Motores de 2 tiempos refrigerados por agua o aire, sin límite de cilindrada
  Motores de 4 tiempos refrigerados por aire o aceite máximo 1300cc
- **SUPERSPORT 600 (SSP600):** Fecha de fabricación entre 1/1/1984 al 31/12/1995
  Motores de 4 cilindros que no exceda de 600cc
  Motores de 2 cilindros que no exceda de 750cc
- **SUPERBIKE 750 (SBK750):** Fecha de fabricación entre 1/1/1984 al 31/12/1995
  Motores de 4 cilindros que no exceda de 750cc
  Motores de 2 cilindros que no exceda de 1000cc
- **SUPERBIKE 1000 (SBK1000):** Fecha de fabricación entre 1/1/1984 al 31/12/1995
  Categoría reservada a motocicletas con motores de 4 cilindros superiores a 750cc
  En esta categoría, el chasis, el basculante, el motor, los carburadores y la caja de filtro deben permanecer originales
- **OPEN:** Fecha de fabricación de los componentes de la motocicleta hasta el 31/12/89
  Motores refrigerados por aire o aceite máximo 1300cc
  Motores refrigerados por agua máximo 1050cc

**12.2** 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.

**12.3 CRITERIOS A CUMPLIR EN LA CATEGORIA CLASSIC**

- Fecha de fabricación del 1/1/1960 al 31/12/1983
- Motores de 4 tiempos solo refrigerados por aire o aceite
- Motores de 2 tiempos refrigerados por aire o agua
- Cilindrada maxima 1300cc
- La ECU es libre
- El embrague es libre
- Chasis original, original modificado o aftermarket
- Horquilla delantera convencional, maximo 42mm de diametro
- Basculante original, original modificado o aftermarket
- Freno delantero, discos maximo 310mm, discos floreados prohibidos, la bomba de freno es libre, pinza axial maximo 2 pistones por pinza
- Freno trasero, el disco es libre, la bomba es libre, pinza axial maximo 2 pistones
- Rueda delantera de 16 o 18 x 3.00 pulgadas, prohibidas las ruedas de carbono. Maximo 120mm
- Rueda trasera de 16 o 18 x 4.50 pulgadas, prohibidas las ruedas de carbono. Maximo 150mm

**12.4 CRITERIOS A CUMPLIR EN LA CATEGORIA SUPERSPORT 600 (SSP600)**

- Categoría reservada a motocicletas con motor de 4 cilindros que no exceda de 600 cc y motocicletas con motor de dos cilindros que no exceda de 750 cc
- Fecha de fabricacion de la motocicleta entre 1/1/1984 al 31/12/1995
- Diámetro máximo de los discos de freno delantero: 320 mm, discos floreados prohibidos
- La bomba de freno es libre
- Pinzas de freno delanteras con un máximo de cuatro pistones, Pinzas de freno radiales prohibidas

- Ruedas de 16, 17 o 18 x 5.50 pulgadas, prohibidas las ruedas de carbono.
- Neumáticos traseros con un ancho máximo de 180 mm.
- Tubo de horquilla con un diámetro máximo de 43 mm
- Horquillas invertidas solo en los modelos que las equipaban de origen, las horquillas tienen que ser de la epoca, diseño y fabricación anterior al 1995, se pueden revalvular
- ECU de origen
- Embrague libre
- Chasis original o original modificado
- Basculante original o original modificado

**12.5 CRITERIOS A CUMPLIR EN LA CATEGORIA SUPERBIKE 750 (SBK750)**

- Categoría reservada a motocicletas con motor de 4 cilindros que no exceda de 750 cc y motocicletas con motor de dos cilindros que no exceda de 1000 cc
- Fecha de fabricacion de la motocicleta entre 1/1/1984 al 31/12/1999
- Diámetro máximo de los discos de freno delantero: 320 mm, discos floreados prohibidos.
- La bomba de freno es libre
- Pinzas de freno delanteras con un máximo de cuatro pistones, o seis solo en los modelos que las equiparan de origen, pinzas radiales prohibidas
- Ruedas de 16, 17 o 18 x 5.5 pulgadas, prohibidas las ruedas de carbono.
- Neumáticos traseros con un ancho máximo de 180 mm.
- Tubo de horquilla con un diámetro máximo de 43 mm
- Horquillas invertidas solo en los modelos que las equipaban de origen, las horquillas tienen que ser de la epoca, diseño y fabricacion anterior al 1995, se pueden revalvular
- ECU de origen
- Embrague libre
- Chasis original o original modificado
- Basculante original o original modificado

**12.6 CRITERIOS A CUMPLIR EN LA CATEGORIA SUPERBIKE 1000 (SBK1000)**

- Categoría reservada para motocicletas con motores de 4 cilindros superiores a 750cc.
- En esta categoría, el chasis, el basculante, el motor, los carburadores y la carcasa del filtro de aire deben permanecer originales, no se acepta ningun tipo de modificacion.
- Fecha de fabricacion de la motocicleta entre 1/1/1984 al 31/12/1999
- Diámetro máximo de los discos de freno delantero: 320 mm, discos floreados prohibidos.
- La bomba de freno es libre
- Pinzas de freno delanteras con un máximo de cuatro pistones, o seis solo en los modelos que las equiparan de origen, prohibidas las pinzas radiales
- Ruedas de 16, 17 o 18 x 5.5 pulgadas, prohibidas las ruedas de carbono.
- Neumáticos traseros con un ancho máximo de 180 mm.
- Tubo de horquilla con un diámetro máximo de 43 mm
- Horquillas invertidas solo en los modelos que las equipaban de origen, las horquillas tienen que ser de la epoca, diseño y fabricacion anterior al 1995, se pueden revalvular
- ECU de origen
- Embrague de origen
- Chasis original
- Basculante original

**12.7 CRITERIOS A CUMPLIR EN LA CATEGORIA OPEN**

- Categoría reservada a motocicletas con motor de 2, 3 o 4 cilindros
- Fecha de fabricacion de los componentes de la motocicleta hasta el 31/12/1989
- Motores refrigerados por aire o aceite maximo 1300cc
- Motores refrigerados por agua maximo 1050cc
- Diametro de los carburadores maximo 41 mm
- Diámetro máximo de los discos de freno delantero: 320 mm
- La bomba de freno es libre
- Pinzas de freno delanteras con un máximo de cuatro pistones, prohibidas las pinzas radiales
- Ruedas de 16, 17 o 18 x 5.5 pulgadas, prohibidas las ruedas de carbono.
- Neumáticos traseros con un ancho máximo de 180 mm.
- Tubo de horquilla con un diámetro máximo de 43 mm
- Horquillas invertidas estan prohibidas
- ECU es libre
- Embrague libre
- Chasis original o original modificado o aftermarket
- Basculante original o original modificado o aftermarket
- Todos los elementos tienen que ser de la epoca, tanto en estetica como en materiales de fabricacion

## 13 REGLAMENTO TÉCNICO PARTICULAR

**13.1** 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). En caso de que no tengan un sistema propio de arranque estas se colocaran al final de la parrilla de salida sea cual sea su tiempo de clasificación

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

**13.3** El montaje de luces de identificación está autorizado. En ningún caso modificarán la silueta de la motocicleta ni sobresaldrán de las cotas de la misma y no podrán ser destellantes.

**13.4** La luz de freno no deberá funcionar.

**13.5** 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 independiente 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 (ver anexo 6).

Para las luces traseras, cada bombilla deberá tener la siguiente potencia: Para las bombillas halógenas: 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.

**13.6** Además, un catadióptrico plano rojo de 60 cm2, o una superficie retrorreflectantes 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.

**13.7** Si, durante el tiempo en que es obligatorio el uso de las luces, el/los faros/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.

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

**13.9** 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.)

**13.10** 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.

**13.11** 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. La pérdida de líquidos por no llevar tapones de seguridad, o llevarlos sin precintar, comportará una sanción.

**13.12** Los depósitos de combustible deberán instalar válvulas de llenado rápido quick fill (recomendado que estén homologadas por la FIM). Se recomienda la instalación de una protección. No obstante, se autoriza un sistema de apertura y cierre de rosca, en ningún caso tapón rápido o snap lock.

**13.13** El depósito de combustible debe tener una capacidad máxima de 24 litros.

**13.14** 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. 24.13 RP)

**13.15** 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.

**13.16** 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.

**13.17** Es responsabilidad del equipo, la compra/alquiler e instalación de un transponder en cada motocicleta que vaya a ser verificada, para poder superar las verificaciones técnicas previas. (ver anexo 2)

Este transponder tiene que ser del modelo MYLAPS Tranx 260 DP, Pro o MYLAPS X2 BIKE alimentado por conexión directa a la batería de la motocicleta o mediante la batería propia del transponder, pudiendo ser fijado con remaches o tornillos o mediante el soporte propio del transponder, siempre a una altura máxima de 80 cm respecto a la pista y sin ningún material metálico.

**13.18** 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 IVA incluido, 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.

**13.19** Las cámaras "on board" solo se podrán utilizar con previa solicitud y después de que el equipo haya obtenido la autorización por escrito de la organización. Está prohibido utilizar, montar y/o fijar cámaras en el casco del piloto.

### 14 NEUMÁTICOS

**14.1** Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos, rayados de uso comercial. Los neumáticos slicks, slicks rayados y los "peludos" para lluvia, no están permitidos.

## Capítulo 5 - INSCRIPCIONES

### 15 FORMALIZACIÓN

**15.1** Las solicitudes de inscripción deben cumplimentarse en la página web www.4hmotoclassicbarcelona.com
Los boletines de inscripción que no cumplan todos los datos exigidos no serán aceptados. Los detalles especificados en el boletín de inscripción serán vinculantes.

Cada equipo/motocicleta inscrita deberá enviar a la organización antes del 15 de junio 2026 el formulario de especificaciones técnicas del conjunto de la motocicleta más un mínimo de 4 fotos en diferentes perspectivas de la motocicleta sin carenados, mínimo 2 fotos de la motocicleta con carenados, dos o más fotos del sistema de repostaje (deposito, tapón, repostador, etc…) y una foto de la motocicleta en pista.

**15.2** 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.

**15.3** 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.

**15.4** Los equipos estarán formados por un mínimo de 2 y un máximo de 3 pilotos.

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

**15.6** El número máximo de equipos admitidos a las verificaciones, entrenamientos y carrera es de 50.

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

**15.8** 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.

**15.9** La Organización se reserva el derecho de suspender la carrera, en el caso de que hubiera menos de 40 inscritos en el momento del cierre oficial de periodo de inscripciones.

### 16 DERECHOS

**16.1** Las solicitudes de inscripción deben ser realizadas en link de la web www.24hmotobarcelona.com. El importe de la reserva de plaza está fijado en 300€ por equipo (moto).

**16.2** El 31 de marzo el comité organizador confirmará la inscripción a los equipos y se podrá completar los datos de los pilotos hasta el 31 de mayo.

**16.3** Del 15 al 31 de mayo se abrirá el plazo de pago de la inscripción fijado en un importe de 1.200€ por equipo (moto) aceptando la publicidad facultativa (si hubiese)

**16.4** Si un equipo aceptado el 31 de marzo, no pudiera completar el equipo antes del 15 de abril, recibirá la devolución del 100% de la reserva de plaza. La baja deberá ser comunicada por mail a info@24hmotobarcelona.com antes del 15 de abril.

**16.5** Si el Organizador recibe la notificación de cancelación de inscripción antes del 15 abril, retornará el importe abonado.

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

**17 ACCESO A LAS INSTALACIONES**

**17.1** 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.

**17.2** 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).

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

**17.4** 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)

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

**17.6** Cada motocicleta reglamentariamente inscrita tendrá derecho a 6 acreditaciones personales de trabajo (2 de las cuales serán de muro de señalización y 4 de acceso a la parrilla de salida) y 4 acreditaciones de acceso a paddock y 4 acreditaciones vehículos. El brazalete identificativo acreditará a los pilotos y al jefe de equipo que recibirán sus acreditaciones personalizadas.

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

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

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

**17.10** 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.

**17.11** 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.

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

## Capítulo 6 - VERIFICACIONES

**18 ADMINISTRATIVAS**

**18.1** La siguiente documentación deberá ser presentada, por el Jefe de Equipo, durante las Verificaciones Administrativas: ~~enviada con anterioridad a info@24hmotobarcelona.com indicando el número y nombre del equipo.~~

- 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.

Las verificaciones administrativas tendrán lugar en Secretaría (1ª Planta 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. El jefe de Equipo deberá presentar en ese momento aquella documentación que no haya sido podido ser enviada con anterioridad así como firmar el boletín de inscripción si no lo hubiera firmado previamente.

**18.2** Una vez pasada la verificación administrativa le será entregado:
- Ficha de Verificación Técnica, será imprescindible presentarla con la moto a la hora de la Verificación preliminar.
- Brazaletes identificativos para cada piloto del equipo.
- Pulsera identificativa para cada piloto del equipo, cuyo color deberá corresponder al color de cada piloto en la hoja de inscripción.
- Fichas de relevos en boxes.

**18.3** Los cambios de piloto y/o Jefe de Equipo solamente están permitidos hasta el final de los entrenamientos calificativos. ~~las 20h del viernes de la carrera~~ y únicamente en caso de lesión o enfermedad confirmada por los servicios médicos del Circuit. Solo será admitido un cambio por equipo. (Ver Programa Horario). El nuevo piloto admitido deberá haber participado en los entrenamientos nocturnos y/o demostrar, bajo su responsabilidad, experiencia en otras competiciones motociclistas que se desarrollen durante la noche. En caso de no poder participar en los entrenamientos cronometrados, se le aplicará el tiempo máximo de calificación de su clase.

**19 TÉCNICAS**

**19.1** Las verificaciones técnicas preliminares tendrán lugar en el Box 0, 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.

**19.2** Se revisarán todos los apartados especificados en el Reglamento Técnico Particular y muy especialmente los previstos en el Artículo 13 de este RP y anexos.

**19.3** Se establecerá una marca identificativa (precinto o pintura) sobre determinadas piezas que no podrán ser cambiadas durante la carrera. Estas piezas son: cuadro o chasis, bloque cilindros y elementos silenciadores y depósitos de gasolina, de estos últimos se deberán marcar los de recambio.

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

**19.5** En el caso de cambio de tubo de escape, éste se deberá comunicar al Comisario Técnico. Los escapes deberán estar conformes con las normas establecidas. Todos los escapes deberán llevar las marcas identificativas por lo cual deberán haber pasado antes la verificación técnica preliminar.

**19.6** El nivel sonoro permitido no podrá superar los 105 db/a, con una tolerancia a final de carrera de 2 db/a

**19.7** Control de sonometría:
- Motocicletas con motores de 1 ó 2 cilindros a 4000 rpm.
- Motores de 4 cilindros a 5000 rpm para motocicletas cuyo régimen máximo, en la versión de serie, no llegue a 11.000 rpm.
- Motores de 4 cilindros a 6000 rpm para motocicletas cuyo régimen máximo, en la versión de serie, sea superior o igual a 11.000 rpm.

La salida podrá ser denegada en caso de superarse el limite de sonoridad.

**19.8** El equipamiento de los pilotos participantes también deberá pasar la verificación técnica preliminar. Las equipaciones completas (casco, traje, botas, guantes y protecciones) de todos los componentes del equipo deberán ser verificados en el Box 0 en el horario designado a tal efecto.

**19.9** 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.

**19.10** 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.

**19.11** 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.

**19.12** Solo se podrá presentar una motocicleta a las verificaciones técnicas.

**19.13** El control de peso no es obligatorio y será opcional durante el horario de las verificaciones técnicas y durante las sesiones cronometradas previas a la carrera.

## Capítulo 7 - CONDUCTA DE LOS PARTICIPANTES

### 20 ACCESO A PISTA

**20.1** 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.

### 21 COMPORTAMIENTO EN PISTA

**21.1** Los pilotos deberán obedecer las indicaciones recibidas con banderas, señales luminosas y paneles que transmiten instrucciones.

**21.2** Los pilotos deberán comportarse de manera responsable y que no suponga ningún peligro para terceros, ya sea en Pista como en Pit-Lane.

**21.3** Los pilotos deberán circular solo en la Pista y en Pit-Lane. Asimismo, si un piloto accidentalmente abandona la pista, podrá reincorporarse a ella por el lugar indicado por los oficiales o en un lugar que no represente una ventaja para este.

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

**21.5** Está prohibido detenerse de forma voluntaria en la pista durante los entrenamientos y la carrera.

**21.6** Asimismo, está prohibido cruzar la pista de lado a lado en cualquier punto del circuito, ya sea el piloto solo, el piloto a bordo o el piloto empujando la motocicleta.

**21.7** Superar de forma reiterada los límites de la pista será sancionado.

**21.8** 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. Un miembro del equipo, debidamente acreditado, podrá acercar las herramientas necesarias para que el/los pilotos que se encuentren en el lugar del accidente en ese momento puedan reparar la motocicleta, exclusivamente en los lugares autorizados y bajo la supervisión de los Oficiales de Pista. Únicamente los pilotos del equipo podrán reparar la motocicleta en este lugar. La ayuda de cualquier otro miembro del equipo será considerada ayuda externa y será motivo de sanción.

**21.9** Los oficiales pueden ayudar al piloto a levantarse o sujetar la moto mientras se realicen reparaciones o ajustamientos.

**21.10** Todas las motocicletas accidentadas, hayan o no sido reparadas in situ, que vuelvan por sus propios medios a la pista, deberán pasar en esa misma vuelta por el Box de Verificaciones Técnicas dónde los Comisarios Técnicos realizarán un control visual de seguridad. Sólo podrán reincorporarse a la pista, si los Comisarios Técnicos lo consideran oportuno.

**21.11** 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. Dos pilotos podrán empujar la moto al mismo tiempo, estando estrictamente prohibido que más de dos pilotos empujen la moto al mismo tiempo.

**21.12** En la rampa de salida del túnel que comunica el vial exterior con el interior a la altura de los Controles 0.8 y 7, se establecerá una zona de ayuda externa por la Organización no penalizada. (Ver Esquema 2)

**21.13** Cualquier piloto que participe empujando una moto para volver a su zona asignada en Pit-Lane, deberá ir totalmente equipado con la misma indumentaria requerida para salir a pista. Durante el ejercicio de empujar la moto, el piloto se podrá quitar el casco y los guantes, pero los deberá tener junto a él en todo momento.

**21.14** Si el equipo lo desea, podrá solicitar asistencia de un vehículo de la organización (2 disponibles). En este caso, se dejará al piloto y la motocicleta lo más cerca posible de la entrada de Pit-Lane, delante del box técnico. A partir de ahí, dos miembros del equipo tendrán permiso para llevar la motocicleta su zona asignada en Pit-Lane bajo vigilancia de los comisarios.

**21.15** Este procedimiento también será válido en el caso de que el piloto sea transportado al centro médico. Otro piloto del equipo podrá retomar la carrera.

**21.16** En caso de que más de un piloto se encuentre en la misma situación, el orden de asistencia será en función de la parrilla de salida sin admitir reclamaciones al respecto.

**21.17** No se permitirá ninguna otra asistencia que la proporcionada por la organización.

**21.18** La vuelta para volver la zona asignada en Pit-Lane, ya sea empujando o con la moto en marcha por los viales de servicio, no se contabilizará para la clasificación final.

**21.19** El piloto que tenga la intención de abandonar la pista y volver su zona asignada en Pit-Lane deberá avisar previamente de su intención, y a él le incumbe vigilar que esta maniobra no represente peligro.

**21.20** 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.

**21.21** 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.

**21.22** 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.

**21.23** El Director de Carrera o sus Adjuntos podrán detener una motocicleta en el momento que lo consideren oportuno. Una bandera negra y el dorsal de la motocicleta se mostrarán en la línea de llegada y todos en todos los puestos de control, indicaran al piloto que tiene que detenerse. Si tras dos vueltas el piloto no se detuviese su zona asignada en Pit-Lane, 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.

**21.24** 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.

**21.25** 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).

## 22 COMPORTAMIENTO EN PIT-LANE

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

**22.2** Durante el desarrollo de la competición sólo podrán permanecer en 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.

**22.3** 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 a la zona de Pit-Lane asignada. 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 ni fijo ni móvil que en algún momento sobrepase la vertical de la barandilla que da al Pit-Lane. Del mismo modo tampoco se autorizará ninguna estructura de señalización que sobrepase la reja de protección a través de las ventanas que da a la pista (Ver imágenes en Esquema 4). Sólo están autorizadas en

este caso las pizarras manuales de señalización. En todos los casos, los miembros del equipo que estén realizando trabajos de señalización en el muro, deberán estar en todo momento totalmente protegidos por la reja de protección. En el esquema 4 de este reglamento se indican las dimensiones del pasillo de señalización, así como el de la reja de protección. En la estructura de señalización se permitirá la instalación de luces no parpadeantes. Estas luces no podrán ser de color rojo. 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 4). Dirección de carrera podrá revisar las señales utilizadas por los equipos para comunicarse con sus pilotos desde el muro de señalización. Estas señales no podrán ser susceptibles de confundirse con las señales utilizadas por la Organización.

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

**22.5** 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. Solo está permitido mantener material, herramientas y objetos en el área de trabajo cinco minutos antes de la entrada de la motocicleta en el Pit-lane.

**22.6** Sólo se permiten las siguientes asistencias sobre la motocicleta en el área de trabajo del Pit-Lane:

a) Repostaje de combustible
b) Repostaje de aceite
c) Operaciones de mantenimiento y reglajes externos (transmisión secundaria, cables, iluminación, frenos y neumáticos)
d) Se podrán realizar pequeñas reparaciones en carenados, manillares, estriberas, escapes y pequeños elementos de la motocicleta. Cualquier intervención sobre el motor, radiador u otro elemento que conlleve peligro de verter líquidos en el Pit-Lane se tendrá que realizar en la ubicación que tenga el equipo en el paddock.

**22.7** 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.

**22.8** Para poner el motor en marcha y volver a 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.

**22.9** Si un piloto, a la salida de su zona asignada en Pit-Lane, tiene problemas en su motocicleta en el carril de aceleración, podrá retornar hacia dicha zona 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.

**22.10** 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.

**22.11** Para hacer la parada en la zona asignada en el Pit-Lane, cada piloto deberá transitar por el carril rápido hasta la altura de dicha zona 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.

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

**22.13** Salida Pit-Lane: durante el acceso a la pista por la salida de Pit-Lane está prohibido traspasar la línea blanca longitudinal. La salida de Pit-Lane queda definida como el carril delimitado por líneas blancas continuas longitudinales y que finaliza al cruzar la línea discontinua transversal, que es el punto donde empieza la pista.

## 23 COMPORTAMIENTO EN LA ZONA DE PIT-LANE

**23.1** En las paradas en 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.

**23.2** Repartidos a lo largo del Pit-Lane se situarán Oficiales de Boxes. Cualquier incidencia en esta zona, deberá de ser comunicada a los Oficiales de Boxes. En caso de abandono definitivo de la carrera, el Jefe de Equipo deberá comunicarlo a la Secretaría de la Prueba mediante el documento oficial pertinente.

**23.3** 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). En las paradas a Pit-Lane, solo podrán acceder a la zona de trabajo de Pit-Lane (indicada con una línea roja en la puerta del box) las personas que tengan que intervenir sobre la motocicleta y los pilotos. El resto de los miembros del equipo deberán permanecer en la zona asignada. ~~dentro del box, detrás de la línea roja que indica el acceso al Pit-Lane.~~

**23.4** Todas las personas que intervengan sobre la motocicleta o puedan intervenir en cualquier momento sobre la motocicleta al mismo tiempo deberán ir vestidas adecuadamente con ropa protectora de algodón o material ignífugo. El cuerpo, los brazos y las piernas deben estar totalmente cubiertos y el calzado deberá ser totalmente cerrado. Asimismo, deberán utilizar casco protector según la normativa de casco EN 1078 A SNELL B95 o posterior. Estos cascos deberán ser presentados por el equipo durante las verificaciones técnicas iniciales. Se recomienda que todos los miembros del equipo que accedan a la zona de Pit-Lane también utilicen casco protector.

**23.5** Todo cambio de aceite y/o limpieza del motor se realizará sobre un recipiente en la ubicación que el equipo tenga en el Paddock. Después de esta operación el Jefe de Equipo se cuidará de que el área utilizada quede perfectamente limpia.

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

**23.7** Las reparaciones donde tenga que intervenirse con soldadura de cualquier tipo, deberán realizarse obligatoriamente en el box asignado por la Organización (box 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.

**23.8** En el caso que un equipo disponga de una motocicleta para recambios, ésta no podrá estar en la ubicación que el equipo tenga en el Pit-Lane.

**23.9** Los calentadores de neumáticos deberán situarse a una altura superior a los 50 cm. del suelo y a una distancia superior a los 2 metros del sistema de repostaje.

**24 RELEVOS**

**24.1** Las motocicletas deberán ser conducidas por todos los pilotos del equipo ~~en cada una de las mangas de 2 horas~~, siendo libre el orden de pilotaje. No obstante, se deberá tener en cuenta lo siguiente:

a) Ningún piloto podrá conducir más de 70 minutos consecutivos (incluyendo las paradas en boxes)
b) El período de descanso posterior deberá ser de al menos la mitad del tiempo de la conducción.
c) El tiempo mínimo de conducción de un piloto es de 25 minutos.
~~d) En cada una de las mangas es obligatorio realizar un mínimo de 3 relevos (2 paradas en box)~~
e) En caso de avería, si se superan los 70 minutos, se deberá comunicar al Jurado de la prueba.

**24.2** 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.

**24.3** 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 Pit-Lane.

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

**24.5** Los relevos sólo se podrán realizar en la zona de trabajo asignada en el Pit-Lane delante. En estas paradas al Pit-Lane el piloto deberá, en todos los casos, parar el motor de la motocicleta. El incumplimiento comportará una penalización.

**24.6** En los relevos no autorizados que, por cualquier motivo, se realicen fuera la zona asignada en el Pit-Lane, el piloto deberá realizar el desplazamiento como se indica en el artículo 24.11. El incumplimiento comportará una penalización.

**25 REPOSTAJE DE CARBURANTE**

**25.1** 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.

**25.2** La reserva máxima de combustible permitida por equipo en el Pit-Lane es de 30 litros (incluido el carburante almacenado en el sistema de repostaje.

**25.3** Para el repostaje solo se admitirán Jerrycans móviles, y no deberá realizarse por medio de embudos. Las bocas de repostaje deberán ser estancas con el orificio de llenado del depósito. El acoplamiento entre el dispositivo de abastecimiento y el orificio de rellenado del depósito será totalmente estanco.

**25.4** Definición de 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.

**25.5** La frecuencia de los repostajes es libre. La operación de repostaje deberá realizarse obligatoriamente en la zona de Pit-Lane asignada, 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).

**25.6** 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.

**25.7** El/Los piloto/s, bajo ningún concepto, podrá/n permanecer sobre la motocicleta durante el repostaje.

**25.8** Des del inicio de los entrenamientos oficiales, cada equipo deberá de designar una persona para la seguridad de incendios. Esta persona deberá de estar equipada como es detallada en el artículo 28.10 de este mismo reglamento, así como un extintor para incendios de combustible. Es estrictamente obligatorio que esta persona esté presente en todas las operaciones de repostaje de carburante. El extintor, de mínimo 5 kg de polvo, deberá ser aportado por el equipo. El extintor será verificado en el mismo momento en el que se verifica el sistema de repostaje de carburante y se identificará con una marca o un precinto.

**25.9** 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.)

**25.10** 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.

**25.11** 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. Se permite refrigerar la moto con un ventilador a 1 metro de distancia de la parte frontal siempre y cuando la conexión eléctrica esté en un radio de 6 metros del sistema de repostaje.

**25.12** 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. Este depósito de recambio deberá estar marcado conforme ha pasado la verificación técnica previa.

**25.13** 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.

**25.14** Los depósitos de combustible deberán instalar válvulas de llenado rápido "Tipo aviación". No obstante, se autoriza un sistema de apertura y cierre de rosca (en ningún caso, tapón rápido o con llave).

**25.15** 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:

- Miércoles: de 09.00 a 19.00 horas.
- Jueves: de 15.00 a 00.00 horas.
- Viernes: de 15.00 a 00.00 horas.
- Sábado: de 08:00 a 12:00 horas.

## Capítulo 8 - DESARROLLO DE LA COMPETICIÓN

**26 ENTRENAMIENTOS. GENERALIDADES.**

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

**26.2** Los pilotos iniciaran los entrenamientos des del Pit-Lane cuando se encienda la luz verde en la Salida de Pit-Lane.

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

**26.4** Los entrenamientos se darán por finalizados mediante la bandera de cuadros blancos y negros que se mostrará junto a la línea de llegada. En este mismo momento la salida de Pit-Lane se cerrará.

**26.5** El último tiempo de entrenamientos corresponderá a la vuelta de paso por bandera de cuadros. Después de pasar bandera a cuadros, los pilotos deberán continuar por pista hasta la entrada de Pit-Lane para dirigirse a su box. **Está prohibido pasar más de una vez por la bandera de cuadros**.

**26.6** Cualquier entrenamiento fuera de los horarios previstos, está prohibido.

**26.7** 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.

**27 ENTRENAMIENTOS LIBRES.**

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

**27.2** En esta sesión podrán tomar parte todos los pilotos autorizados de cada equipo sin importar el orden.

**28 ENTRENAMIENTOS NOCTURNOS.**

**28.1** El número máximo de equipos clasificados para los entrenamientos nocturnos no calificativos será de 50 equipos.

**28.2** La lista de los equipos clasificados para esta sesión se publicará ~~en la fecha y hora indicadas en el Programa-Horario del presente reglamento.~~ el jueves 9 de julio a las 17:00 horas.

**29 ENTRENAMIENTOS CALIFICATIVOS.**

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

**29.2** Se constituirán 3 grupos de entrenamientos calificativos:

- Grupo 1: Pilotos con brazalete azul.
- Grupo 2: Pilotos con brazalete amarillo.
- Grupo 3: Pilotos con brazalete naranja.

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

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

**29.5** 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 determinará el Jurado.

**29.6** 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.

**30 BRIEFING**

**30.1** 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.

**30.2** Durante los entrenamientos nocturnos no calificativos, todos los pilotos participantes deberán rodar en pista un mínimo de 3 vueltas. En casos puntuales el Jurado podrá clasificar de oficio a aquellos pilotos participantes que, por causas justificadas, no hayan participado en estos entrenamientos.

**31 EQUIPOS CLASIFICADOS PARA LA CARRERA**

**31.1** 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 2 pilotos.

**31.2** El número máximo de equipos admitidos a tomar la salida de la carrera se fija en 50.

**31.3** 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 50 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.

**31.4** 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.

**31.5** 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.

**32 PROCEDIMIENTO DE SALIDA**

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

**32.2** 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.

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

**32.4** En ninguna circunstancia los pilotos podrán empujar su motocicleta hacia la parrilla de salida directamente desde Pit-Lane.

**32.5** A las 19.40 horas del viernes ~~y 8.30 horas del sábado~~, 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. En la salida de Pit-Lane se mostrarán paneles de cuenta atrás de 5, 4, 3, 2 y 1 minuto. Cada panel estará acompañado de una señal sonora.

**32.6** 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.

**32.7** Cuando los pilotos lleguen a la parrilla de salida después de la/s vuelta/s de reconocimiento, deberán detenerse en la parte posterior de la parrilla de salida y apagar el motor. La motocicleta en este punto será empujada por un miembro del equipo hasta su posición en la parrilla de salida. El piloto podrá bajar o permanecer en la motocicleta para ser empujado a su posición en la parrilla.

**32.8** Una vez en la pista, quedarán prohibidas las reparaciones y repostaje de carburante. Está prohibido el uso de calentadores en la parrilla de salida, no obstante, se podrán poner a modo de paravientos sin estar enchufados a ninguna fuente de alimentación. Estos tendrán que ser retirados cuando sea presentado el cartel de 3 minutos. Está prohibido pasar cables eléctricos desde el muro de señalización a la pista.

**32.9** 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 la zona de Pit-Lane asignada al equipo.

**32.10** 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.

**32.11** A las 19.45 horas del viernes ~~y 8.45 del sábado~~, luces rojas encendidas en la salida de Pit-Lane. Pit-Lane cerrado. Cartel de 5 minutos. Cinco luces rojas en el semáforo del estárter. Señal sonora.

**32.12** A las 19.47 horas del viernes ~~y 8.47 del sábado~~. Cuatro luces rojas encendidas en el semáforo del estárter. No hay señal sonora.

**32.13** A las 19.48 horas del viernes ~~y 8.48 del sábado~~, cartel de 3 minutos. Tres luces rojas encendidas en el semáforo del estárter. Señal sonora. 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 calentadores de neumáticos lo más rápido posible. Los pilotos deberán ponerse el casco. Se mostrará el cartel de "casco".

**32.14** 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 de este.

**32.15** A las 19.49 horas del viernes ~~y 8.49 del sábado~~. Dos luces rojas encendidas en el semáforo del estárter. No hay señal sonora.

**32.16** A las 19.50 horas del viernes ~~y 8.50 del sábado~~, cartel de 1 minuto. Una luz roja encendida en el semáforo del estárter. Todo el personal exceptuando el piloto y el ayudante, deberán desalojar rápidamente la parrilla. Los pilotos deberán situarse sobre sus motocicletas.

**32.17** A las 19.50.30 horas del viernes ~~y 8.50.30 del sábado~~, cartel de 30 segundos y cartel de motores en marcha. Señal sonora.

**32.18** A las 19.50.50 horas del viernes ~~y 8.50.50 del sábado~~, salida del Safety Car.

**32.19** A las 19.51 horas del viernes ~~y 8.51 del sábado~~, bandera verde a criterio del Director de Carrera. En el momento que se muestre la bandera verde, se apagará la luz roja del semáforo del estárter. No hay señal sonora. Salida de la vuelta de calentamiento. Esta vuelta es obligatoria.

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

**32.21** Si un piloto no consigue poner en marcha su motocicleta, podrá ser empujado solo después de que el cartel amarillo y negro con la palabra "PUSH" sea mostrado. Podrá ser empujado por su ayudante y por los 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 arrancar la moto deberá entrar en Pit-Lane. Posteriormente podrá tomar la salida retardada des de Pit-Lane.

**32.22** Los pilotos que inicien la vuelta de calentamiento desde Pit-Lane serán penalizados con un Stop&Go de cero segundos.

**32.23** 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.

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

**32.25** Un oficial con una bandera roja se situará delante de la parrilla de salida.

**32.26** 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.

**32.27** Si un piloto tiene problemas mecánicos durante la vuelta de calentamiento, deberá dirigirse inmediatamente a la zona designada en el Pit-Lane. Queda estrictamente prohibido situarse en la parrilla de salida con la intención de retrasar la salida.

**32.28** En el caso de llegar con retraso a la parrilla de salida, después del paso del coche de Dirección de Carrera por la línea de SC2 justo antes de la entrada a Pit-Lane, deberá obligatoriamente dirigirse al Pit-Lane, desde el cual podrá tomar la salida retardada.

**32.29** Cuando el vehículo de Dirección de Carrera haya llegado a su posición en la parte de atrás de la parrilla de salida, el Director de Carrera indicará al oficial que se encuentre delante de la parrilla con la bandera roja, que se puede retirar.

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

**32.31** El no cumplimiento íntegro de la vuelta de calentamiento supone tomar la salida retardada desde Pit-Lane.

**32.32** A las 19.55 horas del viernes ~~y 8.55 del sábado~~, cartel de 5 minutos. Cinco luces rojas encendidas en el semáforo del estárter. Señal sonora. Todos los pilotos deberán dirigirse a su posición de salida (frente a su motocicleta en el lado opuesto de la pista).

**32.33** A las 19.56 horas del viernes ~~y 11.56 del sábado~~, cuatro luces rojas encendidas en el semáforo del estárter. NO hay señal sonora.

**32.34** A las 19.57 horas del viernes ~~y 8.57 del sábado~~, cartel de 3 minutos. Tres luces rojas encendidas en el semáforo del estárter. Señal sonora. Todos los pilotos deberán estar situados frente a sus motocicletas en el lado opuesto de la pista pisando la línea blanca.

**32.35** A las 19.58 horas del viernes ~~y 8.58 del sábado~~, dos luces rojas encendidas en el semáforo del estárter. NO hay señal sonora.

**32.36** A las 19.59 horas del viernes ~~y 8.59 del sábado~~, cartel de 1 minuto. Una luz roja encendida en el semáforo del estárter. Señal sonora.

**32.37** A las 19.59.30 horas del viernes ~~y 8.59.30 del sábado~~, cartel de 30 segundos. Señal sonora.

**32.38** A las 20.00 horas del viernes ~~y 9.00 del sábado~~, 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 **"4H Moto Classic Barcelona-Catalunya"**. En el momento que se muestre la bandera de salida, se apagará la luz roja en el semáforo del estárter. NO hay señal sonora.

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

**32.40** 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.

**32.41** 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.

**32.42** Si un piloto no puede poner en marcha su motor, podrá ser empujado solo después de que el cartel amarillo y negro con la palabra "PUSH" sea mostrado. Podrá ser empujado por su ayudante y por los 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 arrancar la moto deberá entrar en el Pit-Lane donde posteriormente podrá tomar la salida retardada.

**32.43** Un vehículo de Dirección de Carrera con un médico a bordo seguirá a los pilotos durante la primera vuelta de la carrera. El vehículo de Dirección de Carrera podrá avanzar los pilotos lentos.

**32.44** 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.

**32.45** Los pilotos que inicien la carrera des de Pit-Lane serán penalizados con 2 Stop&Go de cero segundos.

**33 SALIDA RETARDADA**

**33.1** Si hubiese algún problema que pudiese perjudicar la seguridad del inicio de la carrera, el Director de Carrera podría iniciar el procedimiento de salida retardada de la siguiente manera:

a) Ondeando la bandera roja desde la caseta del estárter.

b) Al mismo tiempo también, desde la caseta del estárter, se muestra un panel con las palabras "Salida Retardada".

c) El procedimiento de salida se reiniciará des del cartel de un minuto que se mostrará cuando las condiciones de seguridad se hayan reestablecido.

d) Los pilotos NO completaran ninguna vuelta adicional de calentamiento.

e) Cualquier equipo que por su comportamiento sea responsable de causar una salida retardada, será sancionado con un Stop&Go.

**34 SALIDA NEUTRALIZADA DESPUÉS DEL SAFETY CAR**

**34.1** Por causas meteorológicas o de seguridad, el Director de Carrera podrá decidir que la salida se realice bajo procedimiento de Safety Car.

**34.2** Este procedimiento también podrá ser aplicado en caso de una salida interrumpida con bandera roja.

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

**35.1** 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.

**35.2** 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.

**35.3** En este momento, 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 de la curva 10, respectivamente.

**35.4** 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.

**35.5** Durante la intervención de los Safety Cars, las motocicletas en carrera podrán detenerse en su zona designada del Pit-Lane, 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.

**35.6** Después de detenerse en el Pit-Lane los pilotos deberán alinearse en una sola fila delante del semáforo de salida de Pit-Lane y solo podrán volver a la pista en los espacios de tiempo en los que el semáforo de final de Pit-Lane esté con luz verde.

**35.7** La luz verde de la salida de Pit-Lane se encenderá justo después del paso de la caravana para la salida de Pit-Lane y solo durante el tiempo necesario para que los pilotos que se encuentran allí esperando puedan reincorporarse a la pista.

**35.8** 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.

**35.9** Los Safety Cars abandonaran la pista, de la siguiente forma:

a) Safety Car 1: Por el acceso de Pit-Lane.
b) Safety Car 2: En la curva 9, saliendo de pista por la variante exterior asfaltada.

**35.10** Los adelantamientos están prohibidos hasta:

a) Pilotos ubicados tras el Safety Car 1: Hasta pasar la línea de llegada.
b) Pilotos ubicados tras el Safety Car 2: Hasta pasar la incorporación de la variante de la curva 9.

**35.11** Cuando los Safety Cars hayan abandonado la pista, todas las banderas amarillas, carteles SC y en situación de señalización nocturna, las luces amarillas intermitentes deberán retirarse a lo largo de la pista simultáneamente. La salida de Pit-Lane se abrirá de nuevo con una luz verde después de que el grupo de pilotos situados detrás del Safety Car 1 haya pasado por la salida de Pit-Lane.

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

**36 INTERRUPCIÓN DE LA CARRERA**

**36.1** 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 Pit-Lane.

**36.2** Cuando entren en el Pit-Lane, los pilotos estacionarán su motocicleta en su zona designada en el Pit-Lane.

**36.3** No está permitido trabajar en la motocicleta. Se considera que las motocicletas están en régimen de parque cerrado (tanto las que están en carrera como las que están paradas en Pit-Lane por reparación, relevo o repostaje de carburante).

**36.4** Posibles situaciones después de la interrupción de la carrera con bandera roja.

a) Cuando se han dado dos vueltas completas al circuito o menos:
- La primera salida será declarada nula y sin validez.
- 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.
- Si fuese imposible volver a empezar la carrera no se adjudicarían 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:
- La carrera se considerará dividida en dos partes.
- 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 en la zona designada en Pit-Lane.
- 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.
- La clasificación de la 1ª parte de la carrera se hará de acuerdo con la clasificación final de la primera parte y será publicada por la Organización antes del inicio del procedimiento de salida y de la cursa interrumpida.
- Se permitirá a todos los equipos activos que no hayan firmado su retirada oficial, participar a la carrera reiniciada. El Jurado será el único juez para determinar si un equipo está activo y no se puede apelar contra su decisión.
- Si fuera imposible reanudar la carrera se adjudicarían los trofeos.

c) Cuando se han cubierto dos tercios o más del total del tiempo de la carrera:

- 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. Se adjudicarán los trofeos.

## 37 REANUDACIÓN DE UNA CARRERA INTERRUMPIDA

**37.1** Si una carrera tiene que reiniciarse se hará lo más rápidamente posible a partir de que las condiciones de la pista lo permitan. Tan pronto como los pilotos hayan vuelto a Pit-Lane, el Director de Carrera anunciará una nueva hora para iniciar el procedimiento de reanudación.

**37.2** El procedimiento para la reanudación de la carrera se realizará detrás de un Safety Car (Safety Car 1).

**37.3** El procedimiento de reanudación de la carrera será el siguiente:
- 5 minutos antes de la apertura del Pit-Lane se abrirá el régimen de parque cerrado. Se permite trabajar en la motocicleta.
- En la salida de Pit-Lane se mostrará una cuenta-atrás de 5, 4, 3, 2 y 1 minuto por la apertura del Pit-Lane. Cada cartel irá acompañado de una señal sonora.
- A la hora indicada se abrirá el Pit-Lane durante dos minutos. Se pondrá el semáforo en verde y se mostrará bandera verde.
- En la salida del Pit-Lane se mostrará una cuenta atrás de 2, 1 minuto para el cierre del Pit-Lane. Cada cartel irá acompañado de una señal sonora.
- Los pilotos completarán una vuelta de formación de parrilla.
- Un solo mecánico por cada equipo podrá acceder a la parrilla de salida con la única finalidad de indicar la posición en la parrilla a su piloto y ayudarle a realizar la maniobra para colocarse en la parrilla de salida.
- Al final de la vuelta de formación, los pilotos tomarán su posición en la parrilla de salida de acuerdo con la clasificación publicada después de la interrupción. Los pilotos tendrán que parar el motor de su motocicleta y permanecer sobre ella sin quitarse el casco, preparados para tomar la salida. El mecánico deberá retirarse de inmediato al Pit-Lane.
- El procedimiento de salida se reiniciará desde el cartel de 1 minuto, que se mostrará cuando el Director de Carrera considere que la parrilla de salida está configurada con todos los pilotos en su posición.
- Cuando se muestre el cartel de 1 minuto, los pilotos encenderán el motor de su motocicleta.
- Seguidamente se mostrará el cartel de 30 segundos.

- En el momento en que el Safety Car inicie la marcha, a indicaciones del Director de Carrera, todos los pilotos le seguirán en una sola línea, manteniendo el orden de la parrilla de salida y bajo procedimiento de neutralización mediante Safety Car.
- Después de una vuelta (o más) detrás del Safety Car, el Director de Carrera decidirá la retirada del Safety Car para reanudar la competición.

## 38 PROCEDIMIENTO DE STOP & GO

**38.1** Durante la carrera, un piloto puede ser requerido a realizar una penalización de Stop & Go y se le pedirá que se pare en la zona indicada a tal efecto. Detenerse en otra zona del Pit-Lane no está permitido. Deberá detener por completo su motocicleta y permanecer parado durante los segundos requeridos según la penalización. Después tendrá que volver a unirse a la carrera.

**38.2** El piloto debe respetar el límite de velocidad en el Pit-Lane. En caso de infracción de ese límite de velocidad, el procedimiento Stop & GO deberá ser repetido.

**38.3** En el caso de una carrera interrumpida antes de que se cumpla la sanción, y si hay una segunda parte, el piloto deberá detenerse después del inicio de la segunda parte de la carrera. En caso de no existir una segunda parte de la carrera, el Jurado impondrá una sanción equivalente a una vuelta a la clasificación final.

**38.4** Para indicar la sanción a un piloto se le mostrará en la zona de la línea de llegada, un panel con la información Stop & Go y el número del piloto sancionado. La información también se mostrará en las pantallas de cronometraje.

**38.5** No está permitido realizar relevos, repostaje de carburante ni ninguna otra operación en el box durante el procedimiento de sanción.

**38.6** Si un piloto es requerido para realizar una penalización Stop & Go, el equipo puede destinar a un mecánico esperando en el área de penalización para ayudar a su piloto en caso de que se pare el motor. El mecánico no debe interferir el procedimiento Stop & Go, que se realizará bajo el estricto control de los Oficiales.

**38.7** Cuando el Stop & Go no se pueda realizar por falta de tiempo (proximidad con la llegada de las 4 Horas) se penalizará al piloto con una vuelta a la clasificación final.

**38.8** La penalización de Stop & Go deberá realizarse dentro de las 5 vueltas siguientes a la señalización y dentro de la zona destinada a tal efecto: entrada al Pit-Lane, al pie de la Torre de Control (ver imagen).

## 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** Cuando se muestre la bandera a cuadros, ningún piloto podrá salir del Pit-Lane para acceder a la pista. Por este motivo, una vez se muestre la bandera a cuadros, se encenderá la luz roja de la salida de Pit-Lane y, al mismo momento, un oficial ondeará una bandera roja.

**39.4** Después del paso por la bandera a cuadros, los pilotos deberán completar una vuelta al circuito, estando prohibido detenerse durante esa vuelta, siendo especialmente peligroso hacerlo en la recta principal justo después de cruzar la línea de llegada. 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.

**39.5** La ubicación del Parque cerrado se comunicará con la debida antelación.

**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 de este, 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 que los pilotos crucen la línea de llegada y por el mayor número de vueltas completadas hasta el final de la carrera.

**41.2** ~~Se sumarán el número de vueltas realizadas en cada una de las 2 mangas para obtener la clasificación final.~~

**41.3** 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.

**41.4** 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 de su clase. Si se cubre esta distancia, no es necesario pasar por la Bandera de Cuadros.

**41.5** 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 clasificadas 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.

**41.6** En caso de foto-finish entre dos o más motos, el orden de llegada se establecerá a favor del piloto cuyo borde de ataque de la rueda delantera de su motocicleta cruce el plano de la línea de meta primero. En caso de empate, los equipos afectados serán clasificados en el orden del mejor tiempo de vuelta realizados durante la carrera.

**41.7** 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.

**41.8** 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.

**41.9** 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 de este.

**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 segunda manga de~~ la carrera. En la misma, se entregarán los siguientes trofeos:

- Trofeo a los 3 primeros clasificados **CLASSIC**
- Trofeo a los 3 primeros clasificados **SUPERSPORT 600 (SSP600)**
- Trofeo a los 3 primeros clasificados **SUPERBIKE 750 (SBK750)**
- Trofeo a los 3 primeros clasificados **SUPERBIKE 1000 (SBK1000)**
- Trofeo a los 3 primeros clasificados **OPEN**

## 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 de los nombres «***4H Moto Classic Barcelona Catalunya*** » y «***24H Moto Barcelona Catalunya-Martimotos*** » y/o del logotipo 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 esta 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 estas. Las sanciones aplicables podrán ser: advertencias, Stop & Go descuento de vueltas de carrera, exclusión, desclasificación, cambio de categoría o económicas.

| Art. | Infracciones | Sanciones |
|---|---|---|
| 6 | Adelantar con señales de peligro. | Advertencia / Stop&Go / Vueltas / Exclusión |
| 10 | No llevar los brazaletes. | Advertencia / Stop&Go / Vueltas |
| 11 | No superar los controles médicos. | Exclusión del piloto |
| 13 | Pérdida de líquidos por falta de tapones de seguridad | de Advertencia a Exclusión |
| 14 | Anomalías detectadas en los neumáticos | Anulación tiempos a Exclusión |
| 17 | Uso fraudulento de las acreditaciones. | 300 Euros |
| 17 | Deterioro de las instalaciones. | Sanción económica / Exclusión |
| 18 | No superar verificaciones administrativas. | Exclusión |
| 19 | Superar el nivel sonoro. | de advertencia a 2 vueltas |
| 19 | Cambio de piezas no autorizadas. | Exclusión |
| 19 | No presentarse a las Verificaciones Técnicas. | Exclusión / Desclasificación |
| 19 | No superar las Verificaciones Técnicas. | Exclusión / Desclasificación |
| 20 | Conducta antideportiva. | Exclusión del piloto o equipo |
| 20 | Circular en sentido inverso al de la carrera. | de advertencia a Exclusión |
| 20 | Cruzar la pista de lado a lado | de Advertencia a Exclusión |
| 20 | Superar reiteradamente los límites de pista | de Advertencia a Exclusión |
| 20 | Abandonar la motocicleta. | Vueltas / Exclusión |

| Art. | Infracciones | Sanciones |
|---|---|---|
| 20 | No respetar límite de velocidad en los viales. | de 2 vueltas a Exclusión |
| 20 | Recibir ayuda externa fuera de Pit-Lane. | de advertencia a Exclusión |
| 20 | No detenerse en el box de Verificaciones Técnicas tras una caída. | de Advertencia a Exclusión |
| 22 | No respetar límite de velocidad en Pit-Lane. | Advertencia / Stop & Go/ Vueltas / Exclusión |
| 22 | Más de tres personas en pasillo señalización. | Advertencia / Stop&Go |
| 22 | Arrancar motocicleta con baterías adicionales. | de 1 a 2 vueltas |
| 22 | Circular por Pit-Lane en contradirección con un motor en marcha | De Stop & Go a Exclusión |
| 22 | Traspasar la línea blanca al incorporarse a pista | de advertencia a Exclusión |
| 23 | Mantener motor en marcha en paradas en Pit-Lane. | de 2 a 4 vueltas |
| 23 | Más de 4 personas en las asistencias. | Advertencia / Stop&Go / Vueltas |
| 23 | No mantener orden y limpieza en Pit-Lane. | de advertencia / Stop&Go |
| 23 | No comunicar reparaciones o cambios de piezas. | de advertencia / Stop&Go |
| 24 | No comunicar los relevos. | de advertencia / Stop&Go |
| 24 | Realizar los relevos fuera de la zona asignada. | de advertencia / Stop&Go |
| 24 | Incumplir los tiempos de relevos. | 1 vuelta cada 10% |
| 24 | Incumplir los tiempos de descanso. | de 4 vueltas a Exclusión |
| 25 | Superar el máx. permitido de almacén de combustible | de Advertencia a Exclusión |
| 25 | Repostar cambiando el depósito. | de Advertencia a Exclusión |
| 25 | Repostar sin parar el motor. | de 4 vueltas a Exclusión |
| 25 | Repostar sin poner la motocicleta sobre un caballete. | de 2 a 4 vueltas |
| 25 | Repostar fuera de las zonas asignadas. | de Advertencia a Exclusión |
| 25 | Repostar incumpliendo normativa equipamiento de seguridad | de Advertencia a Exclusión |
| 30 | No asistir al Briefing pre-carrera. | Advertencia / Stop&Go |
| 32 | No realizar la vuelta de calentamiento. | Salida desde Pit-Lane |
| 32 | Piloto en movimiento o fuera de su lugar en la salida. | Stop&Go / vueltas |
| 32 | Recibir ayuda no autorizada en la salida. | Stop&Go / vueltas |
| 32 | Adelantar o no circular en línea detrás del Safety Car. | Advertencia / Stop&Go / Vueltas / Exclusión |
| 40 | 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 5 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 (Normativa General 2026 FCM Art. 9 Reclamacions). Toda solicitud de control de carburante por una reclamación deberá ir acompañada de un depósito de 1.300 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 1000 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 DESCLASIFICACIÓN.

**47.7** Recurso de Apelación. De acuerdo con lo establecido en el Reglamento Deportivo de la FCM en su artículo 109, 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 FCM.
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. 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 de este. 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.

## 51 POLÍTICA MEDIOAMBIENTAL

**POR UN CIRCUITO SOSTENIBLE**

El Circuit de Barcelona-Catalunya refuerza su compromiso con el desarrollo sostenible de su actividad disponiendo de una declaración de Propósitos y Valores (adjunta) y una Política de Sostenibilidad (adjunta) que involucra a todos los colectivos que participan en las actividades del Circuito a implicarse en su consecución. Por eso le pedimos:
- Un comportamiento responsable socialmente con integridad, honestidad, igualdad y no discriminación.
- Eficiencia en los consumos de recursos evitando su desperdicio.
- Segregar todos los residuos en los contenedores pertinentes para su correcta valorización.
- Procurar una movilidad sostenible. El Circuit dispone de puntos de recarga para vehículos eléctricos.
- Una gestión del ruido, evitando las molestias que se puedan generar.
- Respeto por la biodiversidad en el Bosque del Circuito.
- Reportar cualquier comportamiento no sostenible de forma inmediata.

**CONSEJOS UTILIZACIÓN INSTALACIONES**

Rogamos sea respetuoso con el uso de las instalaciones, especialmente le pedimos que respete las normas de seguridad y prevención del medio ambiente, concretamente:

- El uso de los contenedores habilitados para la recogida de paños sucios.
- El uso de los bidones de recogida de aceites residuales situados en los Puntos Verdes de las Torres de paddock. Mantenga estos bidones siempre cerrados y no deposite ningún otro objeto en su interior.
- En la correcta gestión de sus residuos (neumáticos, baterías, para su valorización).
- Haga un consumo y un uso responsable del agua.
- Sea eficiente en el consumo energético (contadores disponibles).
- Procure el uso de las arquetas para la recogida de aguas fecales de los camiones.
- En caso de producirse un derrame accidental de productos, deberá procederse de la siguiente manera:
    - Recoger el producto con materiales absorbentes inertes, arena...
    - Barrer la zona, recogiéndolo todo en una bolsa
    - Avisar al Responsable de Mantenimiento.

Para cualquier consulta, puede dirigirse a los puntos de información o la Torre de Control.

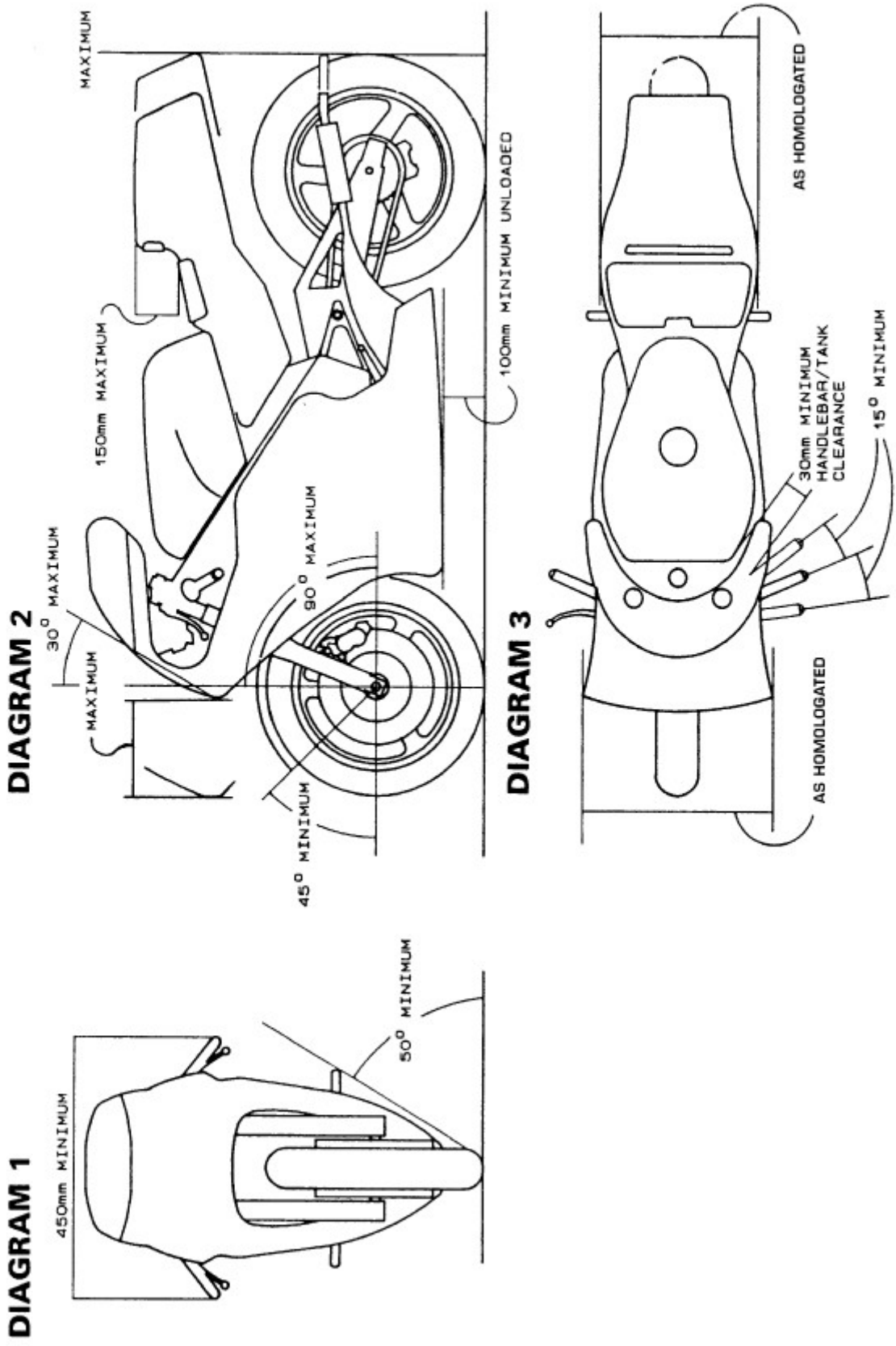
Fly Actions - Circuit de Barcelona-Catalunya, 1 de Junio de 2026

# PROGRAMA - HORARIO

| FECHA | HORA | ACTO | LUGAR |
|---|---|---|---|
| 7 Julio (martes) | 09.00 a 20.00 | Acceso a las instalaciones y entrega boxes (Reserva tandas) | Circuit de Barcelona-Catalunya |
| **7 Julio (martes)** | **15.00 a 19.00** | **Entrenamientos privados** | **Pista** |
| 8 Julio (miércoles) | 09.00 a 20.00 | Acceso a las instalaciones y entrega boxes (Resto de participantes) | Circuit de Barcelona-Catalunya |
| 8 Julio (miércoles) | 09.00 a 13.30 | Verificaciones Administrativas | 1ª Planta Torre de Control |
| **8 Julio (miércoles)** | **11.00 a 11.55** | **Entrenamientos privados 4H Classic** | **Pista** |
| **8 Julio (miércoles)** | **12.00 a 14.55** | **Entrenamientos privados** | **Pista** |
| 8 Julio (miércoles) | 14.30 a 18.00 | Verificaciones Administrativas | 1ª Planta Torre de Control |
| **8 Julio (miércoles)** | **15.00 a 15.55** | **Entrenamientos privados 4H Classic** | **Pista** |
| **8 Julio (miércoles)** | **16.00 a 19.00** | **Entrenamientos privados** | **Pista** |
| 9 Julio (jueves) | 09.00 a 12.00 | Verificaciones Administrativas | 1ª Planta Torre de Control |
| 9 Julio (jueves) | 09.00 a 14.00 | Verificaciones Técnicas (motos y cascos) | Box 0 |
| 9 Julio (jueves) | 13.00 | Briefing Jefes de Equipo y pilotos | Sala prensa |
| 9 Julio (jueves) | 14.00 | Briefing Jefes de Equipo y pilotos Classic | Sala prensa |
| **9 Julio (jueves)** | **16.30 a 17.25** | **Entrenamientos privados 4H Classic** | **Pista** |
| **9 Julio (jueves)** | **17.40 a 19.40** | **Entrenamientos privados** | **Pista** |
| **9 Julio (jueves)** | **19.55 a 20.25** | **Entrenamientos libres 4H Classic (30 min)** | **Pista** |
| **9 Julio (jueves)** | **20.50 a 21.20** | **Entrenamientos libres (30 min)** | **Pista** |
| **9 Julio (jueves)** | **21.35 a 22.20** | **Entrenamientos nocturnos 4H Classic (45 min)** | **Pista** |
| **9 Julio (jueves)** | **22.35 a 23.55** | **Entrenamientos nocturnos (1h20)** | **Pista** |
| 10 Julio (viernes) | 09:00 a 14:00 | Verificaciones Técnicas (sonometría, vestimenta pilotos y mecánicos, extintores y sistemas de repostaje) | Boxes |
| **10 Julio (viernes)** | **14.30 a 14.55** | **Entrenamientos libres (25 min)** | **Pista** |
| **10 Julio (viernes)** | **15.05 a 15.35** | **Entrenamientos cronometrados 4H Classic azul (30 min)** | **Pista** |
| **10 Julio (viernes)** | **15.40 a 16.10** | **Entrenamientos cronometrados 4H Classic amarillo (30 min)** | **Pista** |
| **10 Julio (viernes)** | **16.15 a 16.45** | **Entrenamientos cronometrados 4H Classic naranja (30 min)** | **Pista** |
| **10 Julio (viernes)** | **16.55 a 17.25** | **Entrenamientos cronometrados brazalete azul (30 min)** | **Pista** |
| **10 Julio (viernes)** | **17.35 a 18.05** | **Entrenamientos cronometrados brazalete amarillo (30 min)** | **Pista** |
| **10 Julio (viernes)** | **18.15 a 18.45** | **Entrenamientos cronometrados brazalete naranja (30 min)** | **Pista** |
| **10 Julio (viernes)** | **18.55 a 19.05** | **Entrenamientos cronometrados brazalete negro (30 min)** | **Pista** |
| 10 Julio (viernes) | 19.40 | Apertura de Pit-Lane Clásicas | Pit Lane |
| 10 Julio (viernes) | 19.45 | Cierre de Pit-Lane Clásicas | Pit Lane / Parrilla |
| **10 Julio (viernes)** | **20.00** | **Salida 4H Classic Moto Barcelona-Catalunya** | **Pista** |
| **10 Julio (viernes)** | **00.00** | **Llegada 4H Classic Moto Barcelona-Catalunya** | **Pista** |
| 11 Julio (sábado) | 00.15 | Ceremonia de pódium 4H Classic | Pódium |
| 11 Julio (sábado) | 01.00 | Hora máxima devolución fianzas 4H Classic | Secretaria |
| 11 Julio (sábado) | 11.25 | Apertura de Pit-Lane | Pit Lane |
| 11 Julio (sábado) | 11.30 | Cierre de Pit-Lane | Pit Lane |
| 11 Julio (sábado) | 12.00 | **Salida 24H Moto Barcelona Catalunya Martimotos** | Parrilla – Pista – Pit lane |
| **12 Julio (domingo)** | **12.00** | **Llegada** | **Parrilla – Pista – Pit lane** |
| 12 Julio (domingo) | 12.15 | Ceremonia de pódium | Pódium |
| 12 Julio (domingo) | 12.30 | Publicación de resultados oficiales | Tablón de anuncios |
| 12 Julio (domingo) | 17.00 | Hora máxima devolución fianzas | Secretaria |

## ANEXO 1: Medidas de les Motocicletas

### ENDURANCE – DIAGRAMS / DIAGRAMMES A

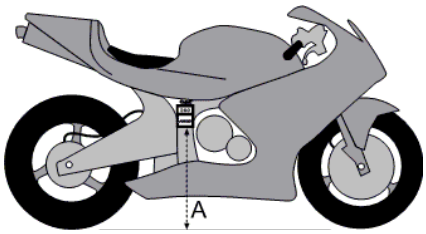



**ESTAS MEDIDAS MÍNIMAS SON VÁLIDAS PARA TODAS LAS CLASES**
**Appendices - FIM Endurance World Championship and Cup Regulations – P 189**

# ANEXO 2: Ubicación de los transponders

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 en las verificaciones técnicas.

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 transponder no podrá ser variada por los equipos durante el desarrollo de la prueba.

El transponder 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, 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. La pérdida de líquidos por no llevar tapones de seguridad, o llevarlos sin precintar, comportará una sanción.

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. 2.6.10).

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. Es obligatorio 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 de metal, como aleación de aluminio, acero inoxidable o acero, homologadas por la RFME o la FIM.

**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

Los números deberán ser retrorreflectantes.

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, y los Oficiales.

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

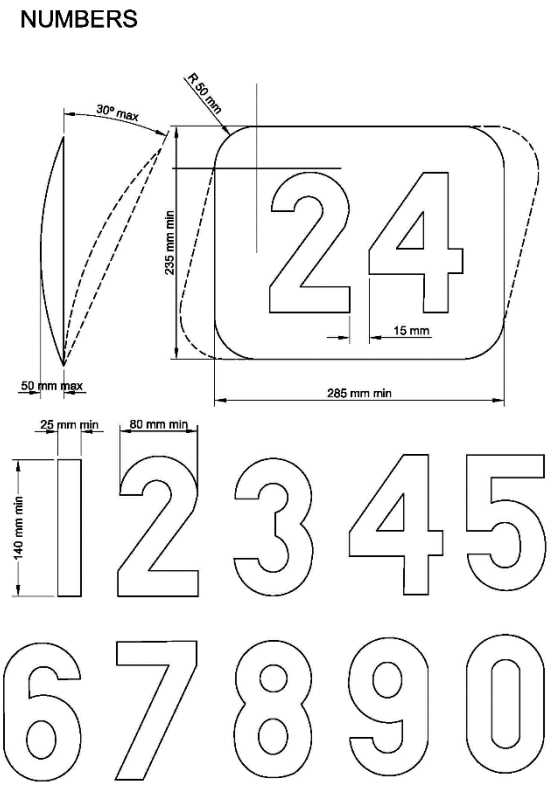
La placa trasera debe estar colocada en el colín.

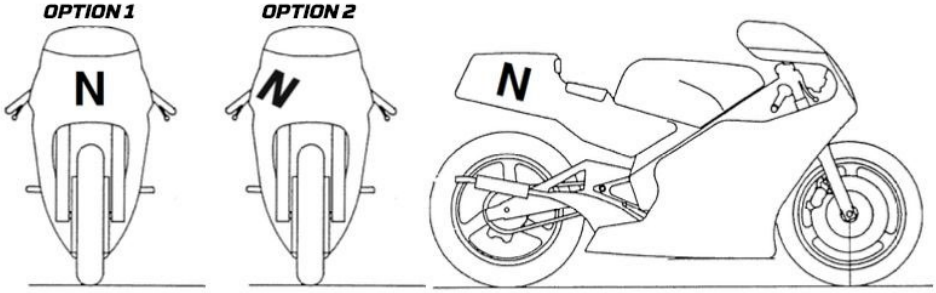
El fondo de las placas deberá ser de color negro mate.

- Altura mínima: 140 mm número frontal
- Altura mínima: 120 mm – números laterales / posteriores
- Ancho mínimo: 80mm
- Trazo mínimo: 25mm
- Espacio mínimo entre números: 10mm

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.



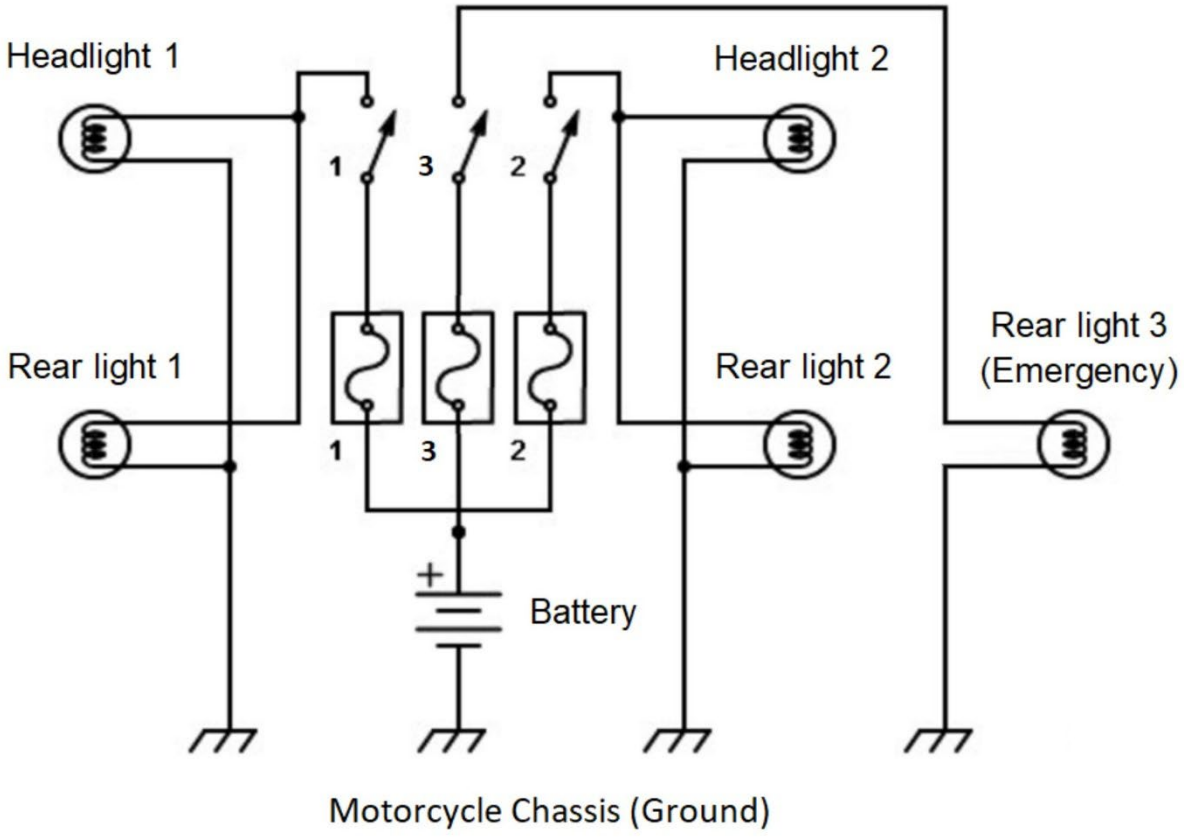
## Anexo 5: Sistemas de repostaje

**Ver todo el artículo 25 del Reglamento**

**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

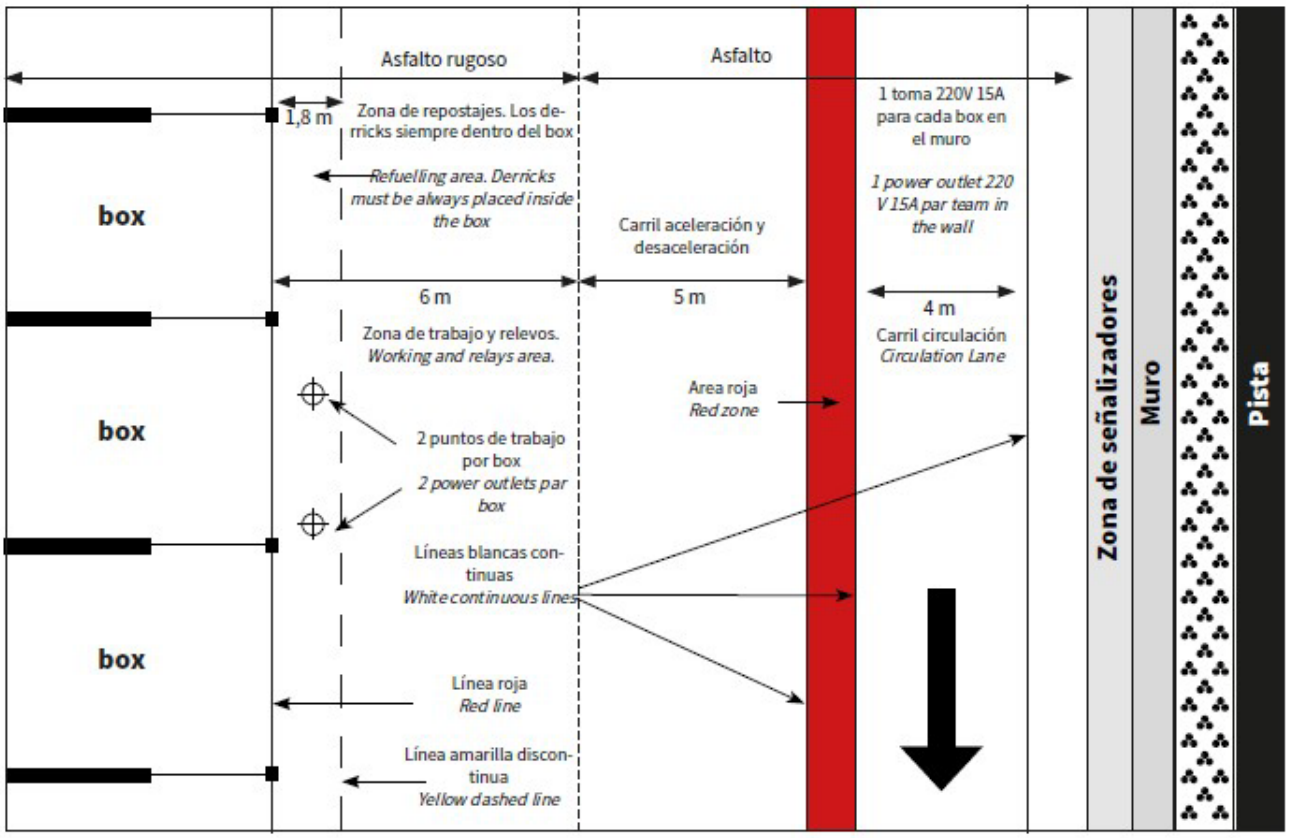
### Schematic guidelines for lighting installation:



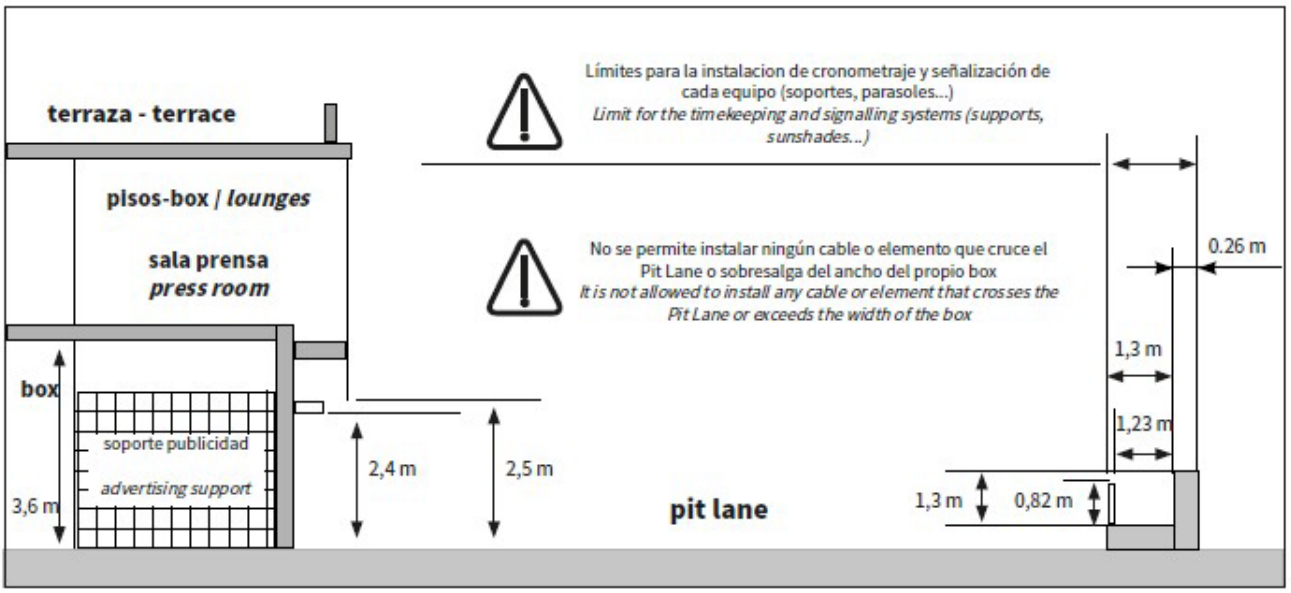

**Appendices - FIM Endurance World Championship and Cup Regulations Art. 2.3.11 – P 78**

# ESQUEMA 1 : Pit-Lane

**Pit-Lane (planta - *floor*)**




**Pit-Lane (alzado) - *elevation***

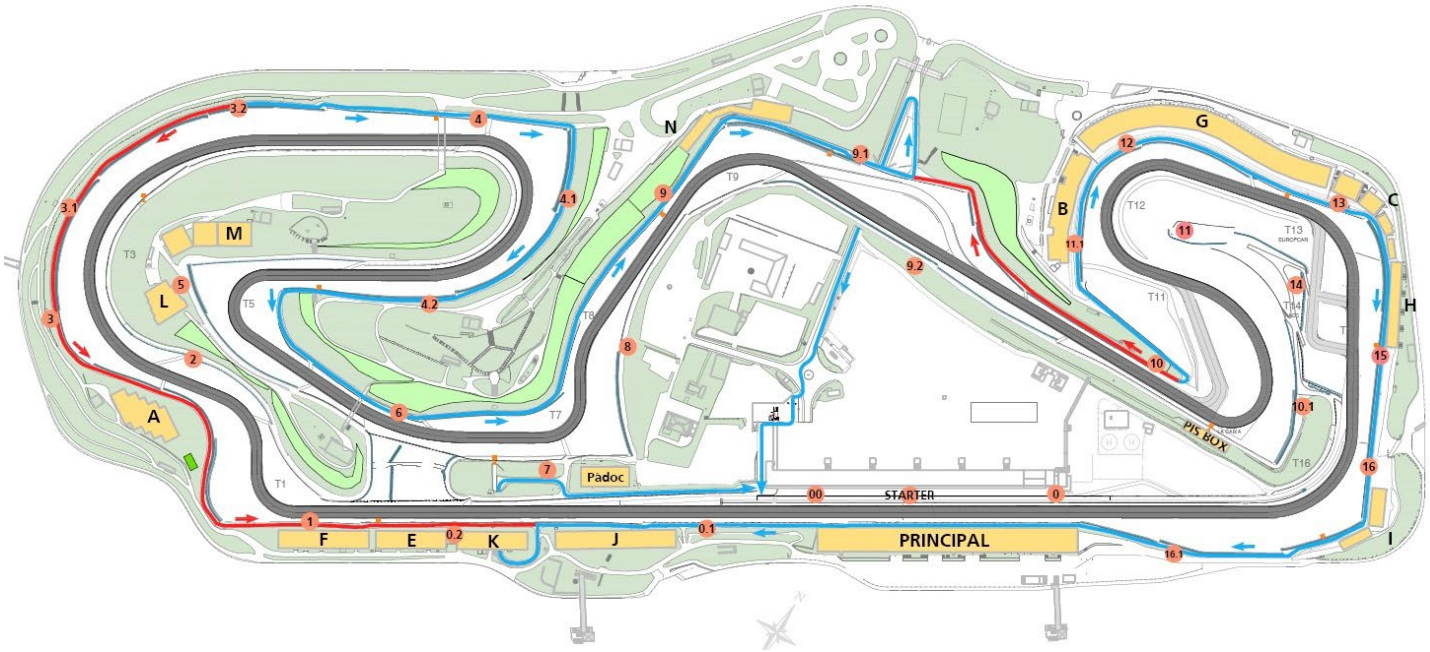


## ESQUEMA 2 : Plano viales de servicio

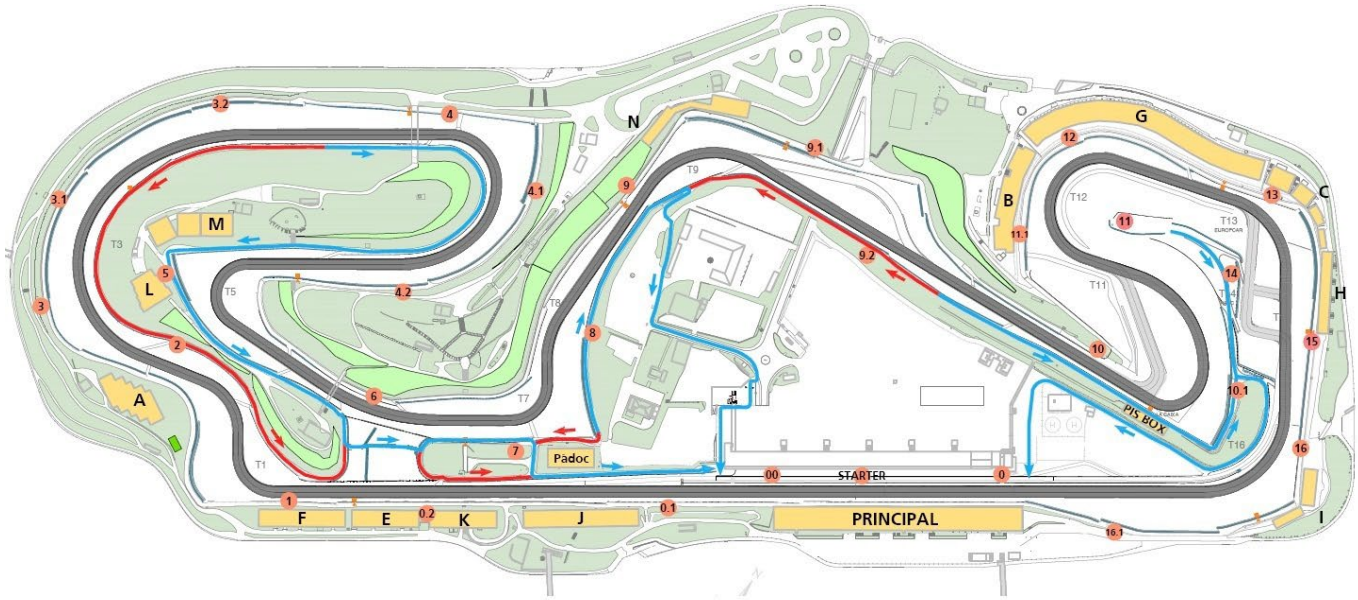
Tramos en los que se puede circular con el motor en marcha a 30 km/h como máximo

Tramos donde se debe circular con el motor parado.

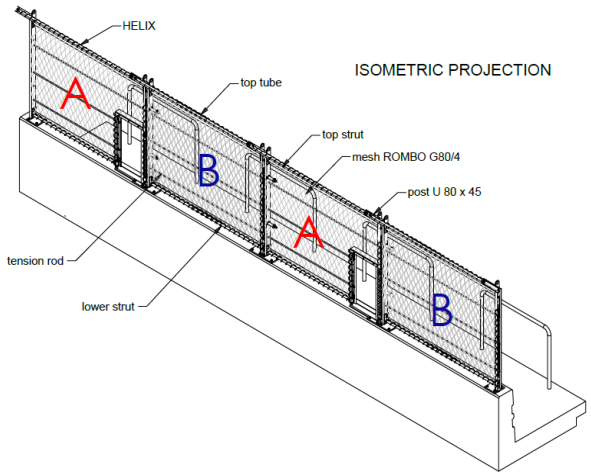
### Vial Exterior



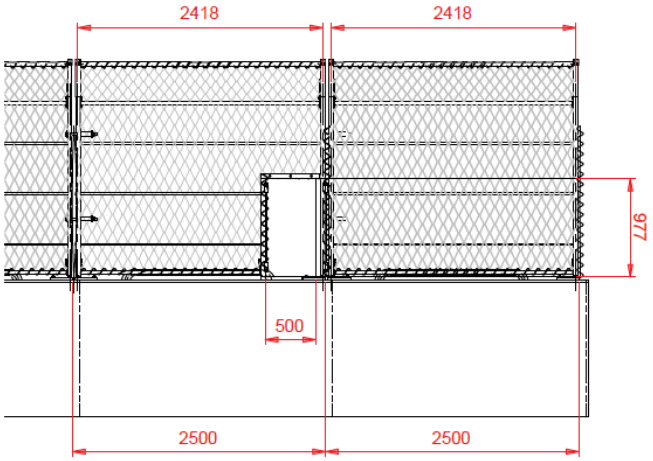

### Vial Interior



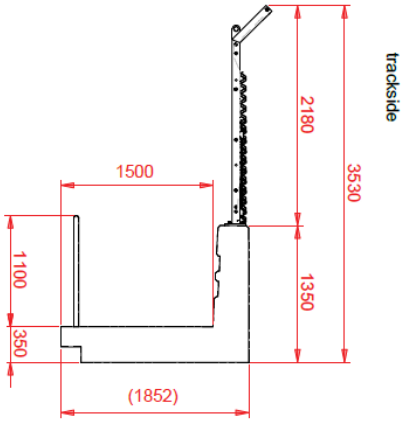
# ESQUEMA 3: Reja muro Pit-Lane

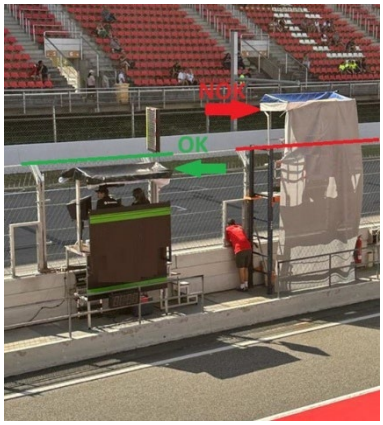


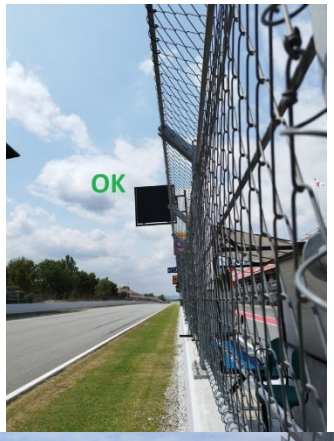

FRONT VIEW
1 : 50

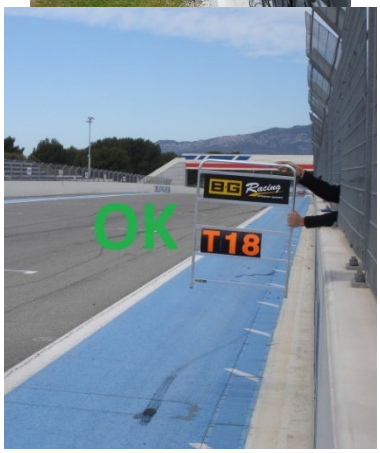



SIDE VIEW
1 : 50





# COMUNICADO NÚM. 1

## TANDAS DE ENTRENAMIENTOS LIBRES

**Fly Actions - Circuit de Barcelona-Catalunya**, convocan el siguiente calendario de tandas libres

| Fecha | Horario | Duración | Precio |
|---|---|---|---|
| **8 julio 2026 miércoles** | De 11:00 a 11:55<br>De 15:00 a 15:55 | 55' | 110€<br>110€ |

| Fecha | Horario | Duración | Precio |
|---|---|---|---|
| **9 julio 2026 jueves** | De 16:30 a 17:25 | 55' | 110€ |

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

Para más información podéis contactar con nosotros a través de:

Mail: info@24hmotobarcelona.com

**Circuit de Barcelona-Catalunya**