

2025

BAGGER RACING LEAGUE COMPETICIÓN EUROPEA

NORMAS®ULACIÓN



CLASE DE CARRERA BRL Y ELEGIBILIDAD

Actualmente, la Bagger Racing League (BRL) cuenta con una clase de carreras:

1. Bagger GP

Los corredores elegibles **para Bagger GP** deben tener una LICENCIA NACIONAL CON PERMISO DE SALIDA

Descargo de responsabilidad, las reglas de la Bagger Racing League incluidas a continuación están sujetas a cambios, ya que el deporte y la organización son nuevos y seguirán evolucionando a medida que aumente el deporte. Las reglas han sido creadas por el bien de la seguridad de todos. Si usted está interesado en competir con una motocicleta no incluida en las clases aprobadas en este momento, por favor póngase en contacto con BRL, las clases se añadirán a la lista de espera para la expansión de las clases.

2025 REGLAS PARA LA COMPETICIÓN EUROPEA DE LA BAGGER RACING LEAGUE

Actualizado: 25/01/2025

La Bagger Racing League y sus elementos participantes se crearon para servir de plataforma de competición y mostrar las características de rendimiento de las motocicletas V-TWIN de gran cilindrada y hasta 6 cilindros, así como de las motocicletas que las conducen en eventos de primera categoría.

Además de mostrar los tipos de máquinas que han proporcionado a la competición motociclista EUROPEA durante más de un siglo, las clases BRL de equipamiento homologado, proporcionarán una plataforma crítica para demostrar, en condiciones de carrera, la amplia gama de productos de rendimiento posventa homologados, que permitirán a esta categoría única de motocicletas maximizar su entorno de competición para una variedad de motocicletas V-Twin de gran cilindrada hasta 6 cilindros.

Las distintas marcas y modelos de las máquinas que se presentan en la BRL se incluyen en la Lista de Equipamiento Homologado, para cada clase de competición. Además de identificar la lista de equipamiento homologado de los vehículos que se presentarán en el programa de competición de la BRL, cada modelo homologado cuenta con normas y requisitos de equipamiento específicos, que establecen las prestaciones permitidas, lo que proporcionará una experiencia de entretenimiento de competición de calidad para pilotos y aficionados.

El diseño único de cada una de las motocicletas de la lista de equipamiento homologado requerirá una serie igualmente única de especificaciones de rendimiento que permitan a máquinas de diseño similar pero con distintas características de rendimiento competir con arreglo a normas de competición definidas que se esfuerzan por proporcionar paridad entre cada marca y modelo, con el objetivo primordial de proporcionar el más alto nivel de calidad en la competición y el espectáculo del automovilismo.

INTRODUCCIÓN

Este libro contiene las normas y requisitos técnicos que rigen todos los eventos que componen la Copa de Europa de la Bagger Racing League y fue diseñado para proporcionar la información necesaria para ayudar a los pilotos inscritos en la preparación de las motocicletas para las competiciones sancionadas por la Copa de Europa de la Bagger Racing League.

Como norma, a menos que el equipamiento opcional o las modificaciones estén específicamente permitidos por este Reglamento, están prohibidos. La intención de una regla específica prevalecerá sobre la interpretación de la por parte de un competidor. Los oficiales de la Bagger Racing League European Cup determinarán la intención de una regla. Si alguna regla de equipamiento no está clara para el competidor, se le aconseja que obtenga la aprobación por escrito de la Bagger Racing League European Cup antes de realizar cualquier modificación.

Aunque se ha hecho todo lo posible para redactar estas reglas de clara y sin ambigüedades, es imposible prever todas las circunstancias. Será responsabilidad del Director de Carrera tomar las decisiones relativas a la aplicación de las reglas.

DIVULGACIÓN:

EL REGLAMENTO DE COMPETICIÓN Y EQUIPAMIENTO DE LA COPA DE EUROPA DE LA BAGGER RACING LEAGUE ESTÁ DISEÑADO PARA SERVIR COMO GUÍA PARA EL DESARROLLO DE LAS COMPETICIONES DEPORTIVAS DE MOTOCICLISMO, ORGANIZADAS POR LA COPA DE EUROPA DE LA BAGGER RACING LEAGUE, DE ACUERDO CON EL REGLAMENTO UNIFORME DE COMPETICIÓN, TÉCNICO Y DEPORTIVO PUBLICADO POR LA BAGGER RACING LEAGUE. ESTAS NORMAS, YA ESTÉN RELACIONADAS O DIRIGIDAS A CUESTIONES DE SEGURIDAD, PRETENDEN INFORMAR Y ORIENTAR A TODAS LAS PERSONAS Y ENTIDADES ASOCIADAS A ESTAS COMPETICIONES PARA QUE SEAN CONSCIENTES Y SE PREOCUPEN POR LAS CUESTIONES DE SEGURIDAD RELACIONADAS CON LAS COMPETICIONES DE DEPORTES DE MOTOR, PERO LA COPA EUROPEA DE LA BAGGER RACING LEAGUE RECONOCE QUE TODAS LAS FORMAS DE DEPORTES DE MOTOR ESTÁN ASOCIADAS POR DISEÑO CON ELEMENTOS DE RIESGO INHERENTE Y ESTAS NORMAS NO GARANTIZAN LA SEGURIDAD SI SE CUMPLEN LAS NORMAS, NI TAMPOCO GARANTIZA LA BAGGER RACING LEAGUE QUE TODAS LAS PERSONAS, EN TODO MOMENTO SE COMPORTARÁN EN TOTAL CONFORMIDAD CON ESTAS NORMAS Y REGLAMENTOS. CADA INDIVIDUO TIENE LA RESPONSABILIDAD DE EVALUAR PERSONALMENTE LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD ASOCIADOS CON LAS COMPETICIONES DE MOTOCICLISMO Y LAS INSTALACIONES Y LUGARES DONDE SE REALIZAN LAS COMPETICIONES, JUNTO CON LAS CONDICIONES RELACIONADAS CON CADA EVENTO Y DEBE ASUMIR TODOS Y CADA UNO DE LOS RIESGOS ASOCIADOS CON DICHAS COMPETICIONES DE MOTOCICLISMO.

Índice

SECCIÓN

- | | |
|---|---|
| 1 | Licencias, requisitos, inscripciones, condiciones de participación |
| 2 | Normas y procedimientos de la carrera |
| 3 | Normas de equipamiento y especificaciones técnicas para la clase de competición |
| 4 | Estándares y especificaciones técnicas del equipo Bagger GP |

ANEXO

- | | |
|---|--|
| A | Infraacciones, sanciones, protestas y recursos |
|---|--|

| | |
|---|--|
| B | Procedimiento de prueba de combustible |
| C | Glosario |

SECCIÓN 1: CONCESIÓN DE LICENCIAS, ADMISIBILIDAD, INSCRIPCIONES, CONDICIONES DEL CORREDOR

- 1.1 Licencia de concurso
- 1.2 Criterios de entrada
- 1.3 Entradas de clase
- 1.4 Condiciones del corredor

1.1 Licencia de competencia

1. Todos los pilotos que participen en prácticas en pista, clasificaciones o carreras deben cumplir los siguientes requisitos de licencia:
 1. Los corredores elegibles para Bagger GP deben tener una Licencia Nacional de Carreras en Carretera CON PERMISO DE SALIDA.
2. El titular de cualquier credencial expedida por la BRL EUROPEAN CUP estará sujeto a los Términos y Condiciones del Corredor de la BRL EUROPEAN CUP y a la Política del Código de Conducta. Ver 1.4 Términos y Condiciones del Corredor.
3. Las inscripciones a los eventos se emiten a discreción de la BRL y pueden ser revocadas con o sin causa.

1.2 Criterios de acceso

1. Los participantes deben tener al menos 18 años en el momento del evento.

1.3 Entradas de clase

1. Por el momento, las inscripciones no estarán limitadas.
2. La preinscripción se cerrará 14 días antes del evento.
3. Los corredores podrán inscribirse a posteriori poniéndose en contacto con la BRL antes de la hora prevista el viernes anterior al evento. Se aplicarán tasas adicionales a las postinscripciones.

1.4 Condiciones de participación

Como corredor ("corredor") que participa en la Copa de Europa de la Bagger Racing League ("BRL"), el corredor acepta lo siguiente como contraprestación buena y valiosa, cuya recepción acusa recibo por la presente:

1. Racer
 1. Para su referencia, "corredor" en este documento se refiere al individuo y/o equipo que participa en la BRL, tal y como se indica en los campos de información de inscripción a la carrera asociados con la inscripción a la BRL.
2. Compensación

1. Para evitar confusiones y que no queden dudas, el Corredor será responsable de pagar las cuotas de inscripción a la carrera, los viajes, el transporte, los viáticos, las comidas, la mano de obra y otros gastos relacionados con la asistencia a las Fechas del Evento.
2. El corredor será elegible para participar en el programa de pago de la bolsa si está disponible por clase de carrera participante como se indica en las Reglas de BRL ahora o como se defina, enmienda y/o ajuste posteriormente.
3. Parche BRL
 1. El corredor debe fijar un parche BRL en la parte superior izquierda del hombro delantero de su traje de carrera.
4. Pegatina BRL
 1. Las pegatinas de la BRL y de la organización deben estar bien visibles en ambos lados de la parte delantera de la motocicleta.
 2. Si el piloto no tiene pegatinas, se le proporcionarán en el taller.
5. Licencia de propiedad intelectual
 1. Por el presente, el Corredor otorga a BRL un derecho y una sublicencia totalmente pagados, libres de regalías, limitados, no revocables y no exclusivos para usar, en el Universo y a perpetuidad, el nombre, la imagen, el número de carrera, la imagen, el nombre del equipo, los apodos, las marcas comerciales, las marcas de servicio, las marcas de diseño y los eslóganes del Corredor, eslóganes, logotipos, material gráfico y otros materiales originales y sujetos a derechos de autor, tal y como se especifica o de cualquier otro modo proporcionados o presentados por el corredor a BRL específicamente para su uso en una serie de producciones de vídeo (la "Producción") para su exhibición, licencia, distribución y retransmisión.
 2. Incluidos, entre otros, una serie de vídeos episódicos, la retransmisión de carreras en directo de la Bagger Racing League, un documental sobre BRL, sitios web, medios impresos, anuncios, todos los medios digitales y físicos o medios sociales existentes en la actualidad y todos los medios o soportes futuros que se creen digital o físicamente; (colectivamente, "Propiedad Intelectual de Racer") para todas y cada una de las actividades contempladas o concebidas por BRL ahora o a perpetuidad; para evitar confusiones y dudas, todo uso de la Propiedad Intelectual de Racer por parte de BRL no estará sujeto a la aprobación de Racer de ningún tipo en ninguna instancia.
 3. Racer declara que Racer tiene actualmente el derecho de conceder la licencia descrita anteriormente.
 4. BRL reconoce y entiende que la Propiedad Intelectual de Racer es propiedad de Racer o de su licenciante, incluyendo cualquier fondo de comercio asociado, y Racer o su licenciante, según sea el caso, retiene todos los derechos, títulos e intereses sobre la Propiedad Intelectual de Racer no otorgados en virtud de este Acuerdo. Asimismo, BRL declara y garantiza que ninguna persona o entidad que no sea ella puede reclamar ningún derecho, título o propiedad de la propiedad intelectual asociada con la Producción, incluidos el nombre de la Producción, la marca, el logotipo o el material gráfico de la Producción (en conjunto, la "Propiedad Intelectual").
 5. Por la presente, BRL reclama la propiedad exclusiva, no revocable e intransferible de toda la Propiedad Intelectual asociada a la Producción a perpetuidad. El Productor no podrá conceder licencias de sus derechos ni explotar de otro modo ningún derecho sobre la Propiedad Intelectual sin la aprobación previa por escrito de la BRL.
6. Confidencialidad, no divulgación
 1. "Información Confidencial" significa la existencia y los términos de este Acuerdo, y cualquier información razonablemente entendida como confidencial, ya sea escrita u oral, tangible o intangible, revelada por una Parte o cualquiera de sus agentes ("Parte Reveladora") a la otra Parte o cualquiera de sus agentes ("Parte Receptora"), o que de otro modo pueda llegar a ser conocida por la Parte Receptora en relación con la Parte Reveladora o sus negocios o asuntos personales.
 2. Durante y después del Periodo de Vigencia, la Parte Receptora mantendrá la confidencialidad y tomará las precauciones razonables para proteger todos los Datos Confidenciales.

Información confidencial. Sin perjuicio de lo , la Información Confidencial no incluirá información que:

1. no esté a disposición del público si no es a través de su divulgación por la Parte Receptora;
 2. haya estado o esté disponible para la Parte Receptora a través de un tercero que haya obtenido la información legalmente;
 3. sea desarrollada de forma independiente por la Parte Receptora sin utilizar ninguna Información Confidencial. A la finalización del presente Acuerdo, o a petición de la Parte Reveladora, la Parte Receptora entregará a la Parte Reveladora o, a petición de la Parte Reveladora, destruirá y certificará la destrucción de todos los elementos que contengan Información Confidencial.
 4. La Parte Receptora podrá revelar Información Confidencial en la medida en que sea obligada por un proceso judicial o gubernamental; siempre que la Parte Receptora notifique de ello con prontitud a la Parte Reveladora para que ésta pueda obtener una orden de protección u oponerse de otro modo a la revelación.
3. Durante el Periodo de Vigencia y por un periodo de tres (3) años a partir de entonces, ninguna de las Partes hará o hará que se haga ninguna declaración falsa que arroje una luz negativa sobre la otra Parte.
7. Patrocinio
1. Para evitar confusiones y evitar dudas el Corredor no tiene una relación de patrocinio con BRL y será responsable de pagar las cuotas de inscripción a la carrera, viajes, transporte, viáticos, comidas, mano de obra y otros gastos relacionados con la asistencia a las Fechas del Evento.
8. Acceso y foso
1. Cada corredor inscrito en la clase BRL Bagger recibe:
 1. Una (1) credencial de corredor y acceso al fin de semana (1 pase para cada ronda)
 2. Credenciales de la tripulación (3 pases para cada ronda)
 3. Un (1) espacio en foso de hasta 3,00X6,00 MT
 4. Si comprar entradas al por mayor para grupos grandes, póngase en contacto con el representante de BRL.
 5. Póngase en contacto con BRL para solicitar credenciales y acceso a los medios de comunicación y al foso para tomar fotografías y vídeos.
 6. Su foso no es un puesto de vendedor o patrocinador. Queda prohibida la venta directa o in situ o la degustación de cualquier tipo de producto sin la aprobación de BRL o el pago de un patrocinio o paquete de vendedor. Póngase en contacto con el representante de BRL para conocer las opciones de patrocinio o paquete de vendedor.
9. Promoción
1. Racer para dar cabida a todos los enumerados:
 1. El corredor participará activamente en la promoción y comercialización de la BRL en línea a través de su sitio web, su lista de correo electrónico y todas las plataformas de medios sociales.
 2. Racer para permitir el acceso administrativo de anuncios de Facebook e Instagram; colocación de píxeles de Google y Facebook en los sitios web de Racer.
 3. El corredor debe estar disponible para las entrevistas
 4. Racer se preste a grabar forros promocionales para la BRL
 5. El corredor estará disponible para entrevistas promocionales en cámara y contenido de vídeo promocional.
 6. El corredor estará disponible para entrevistas telefónicas con los medios de comunicación y la prensa para promocionar la BRL.

7. El piloto estará disponible para participar en un "meet and greet" de hasta 30 fotos en cada fecha del evento para VIPs, patrocinadores, medios de comunicación, emisoras de radio y otros.
 8. El piloto deberá estar disponible para una aparición personal durante un mínimo de 2 horas para filmaciones promocionales para la BRL.
 9. BRL tiene el derecho y la opción, pero no la obligación, de filmar entre bastidores, entrenamientos, sesiones de prácticas, y puede utilizar contenidos/imágenes como parte de sus Derechos de Promoción.
 10. El corredor proporcionará la biografía del atleta, el equipo de carrera y/o el comunicado de prensa corredor y el historial del corredor a BRL dentro del plazo de inscripción de la carrera.
 11. BRL tiene el derecho y la opción, pero no la obligación, de realizar una sesión fotográfica de pretemporada con todos los atletas, propietarios, fundadores y/o empleados clave.
 12. A partir de esta sesión de fotos, Racer acordará al menos cinco selecciones para cada piloto, propietarios, fundadores y/o empleados clave.
 13. BRL tendrá los derechos de todos los vídeos y fotografías relacionados con el Piloto creados por el Piloto durante el Periodo de Vigencia. Los derechos y la propiedad del contenido existirán a perpetuidad.
 14. Es responsabilidad del piloto obtener estos derechos de los fotógrafos o camarógrafos contratados.
 15. El corredor proporcionará a BRL una copia de cada renuncia o contrato creado para todos y cada uno de los fotógrafos/videógrafos contratados.
 16. Se podrá solicitar al participante que participe en sesiones fotográficas y de vídeo/comerciales antes, durante o después de cada carrera; todos los costes de producción de las sesiones fotográficas y de vídeo adicionales correrán a cargo de BRL y el participante deberá cubrir razonablemente sus propios gastos de viaje y transporte.
10. Seguros
1. Como condición para la inscripción en la clase Racer, el Racer debe tener un seguro personal vigente (**incluido en la licencia con permiso de salida**), válido sin exclusiones, que proporcione cobertura para cualquier incidente que pueda ocurrir durante su participación en las fechas de los eventos de la BRL.
 2. El participante asume todos los riesgos asociados con su inscripción y participación. La Bagger Racing League no proporciona cobertura de seguro médico a los participantes.
11. Sanciones
1. La BRL se reserva el derecho de imponer sanciones, multas o expulsar al participante. La BRL notificará al participante por escrito o verbalmente cada evento/ocurrencia y definirá claramente las medidas que tomará la BRL.
12. Acuerdo
1. Una vez pagada la inscripción a la carrera, el participante, o en su nombre, entiende, acuerda y acepta participar en la Bagger Racing League de acuerdo con los términos y condiciones establecidos en las 2025 Reglas de Competición de la Bagger Racing League.

SECCIÓN 2: NORMAS Y PROCEDIMIENTOS DE LA CARRERA

- 2.1 Boletines y reglamentos complementarios
- 2.2 Reglamentación de las pruebas en pista
- 2.3 Inclemencias meteorológicas/Condiciones de pista inaceptables
- 2.4 Uso de motocicletas
- 2.5 Reglamento de Boxes/Paddock
- 2.6 Reunión de pilotos
- 2.7 Inspecciones técnicas
- 2.8 Requisitos del piloto
- 2.9 Requisitos de equipamiento del piloto
- 2.10 Normativa en pista
- 2.11 Banderas de señalización
- 2.12 Escenificación
- 2.13 Procedimiento de arranque
- 2.14 Procedimiento de reinicio
- 2.15 Calificación
- 2.16 Final de carrera
- 2.17 Resultados oficiales de la carrera
- 2.18 Puntos

2.1 Boletines y reglamentos complementarios

1. Los Boletines Técnicos o Reglamentos Suplementarios establecidos por la BRL con el fin de aplicar, interpretar o forzar las reglas de competición se considerarán parte del Reglamento oficial.

2.2 Normativa sobre pruebas en pista

1. pilotos o que participen en las actividades del Día de la Prensa/Medios de Comunicación sólo podrán acceder al hipódromo de acuerdo con el horario del Día de la Prensa.

2.3 Inclemencias meteorológicas / Condiciones de pista inaceptables

1. En caso de exceso de lluvia u otras condiciones desfavorables, puede ser necesario que el Director de Carrera altere el orden de las pruebas.

el programa del evento, incluyendo, pero sin limitarse a ello, el ajuste de la duración de las carreras, los entrenamientos, las sesiones de clasificación y/o el retraso o la interrupción total del programa.

2. Si se produjera un retraso, el Director de Carrera hará todo lo posible por reanudar el programa a tiempo si las condiciones lo permiten.
3. Si una prueba se interrumpe debido las condiciones meteorológicas o de otro tipo, los pilotos recibirán el pago correspondiente a las pruebas que hayan finalizado.

2.4 MotoUso

1. Los pilotos deben utilizar la misma motocicleta (mismo bastidor principal) en todas las sesiones de entrenamientos, pruebas clasificatorias y carreras.
2. Si el bastidor principal de la motocicleta está dañado, sólo podrá cambiarse con la aprobación del comisario de carrera. La aprobación debe tener lugar antes del uso del nuevo bastidor.
3. Los pilotos deben utilizar la misma motocicleta para el desfile o sightinglapsas para las carreras.

2.5 Reglamento de boxes y paddock

1. Las motocicletas de competición sólo pueden conducirse en la pista o en la zona de pruebas designada. Se desaconseja cualquier otra conducción.
2. Se prohíbe a los pilotos, a los miembros del equipo o a los titulares de credenciales de la BRL conducir cualquier vehículo motorizado en el recinto de la carrera de forma que ponga en peligro la seguridad de otros pilotos, miembros del equipo, oficiales o del público.
3. La conducción de un vehículo de motor, incluidos, entre otros, una motocicleta, un carrito de golf, un quad o un vehículo utilitario, en el paddock debe realizarse a una velocidad muy lenta y aceptable (10 km/h como máximo) para no poner en peligro la vida o la integridad física de otros pilotos, miembros del equipo, oficiales o del público.
4. Todo piloto o mecánico que pruebe una motocicleta en una zona de pruebas designada deberá llevar casco y equipo de protección adecuado (cuero, guantes y botas).
5. Está prohibido fumar en el Pit Lane, la zona de señalización, la línea de salida y otras zonas restringidas.
6. Se prohíbe la presencia de menores de 16 en la zona de señales, la línea de salida y otras zonas restringidas.
7. Los animales de compañía están prohibidos en la zona de señales, la línea de salida y otras zonas restringidas. Los animales de compañía en el paddock deben ir atados o debidamente contenidos.
8. Se requiere vestimenta adecuada en el Paddock, Pit Lane, Zona de Clasificación y Zona de Señales. No se permite el uso de zapatos abiertos. Se recomienda a todas las personas que accedan , al Pit Lane y a la zona de señalización que lleven protección ocular.
9. Antes de abandonar las instalaciones de la carrera, es responsabilidad de los pilotos/equipos depositar todos los residuos de combustible, bidones de combustible, aceites de motor, refrigerantes, neumáticos, aguas negras y cualquier otro residuo peligroso en la zona adecuada de eliminación de residuos peligrosos proporcionada por la pista. En caso de que no se disponga de contenedores in situ, los pilotos/equipos deberán retirar dichos artículos de las instalaciones para su correcta eliminación.

2.6 Reunión de motoristas

1. Todos los pilotos inscritos en la prueba deberán asistir a la Reunión de Pilotos. El Director de Carrera podrá pasar lista o controlar la asistencia. En los días del evento, los pilotos pueden ser designados para participar en las ceremonias de apertura previas a la carrera, en las entrevistas en el podio posteriores a la carrera y en las ruedas de prensa programadas.

2.7 Inspecciones técnicas

1. Las inspecciones técnicas de las máquinas, el equipo y la ropa de pilotaje deben realizarse antes de una prueba, y pueden realizarse después si así lo determina el Director de Carrera o el Inspector Técnico Jefe.
2. Aunque la máquina, el equipo o el vestuario hayan superado inspecciones anteriores, deben cumplir las normas en todas las inspecciones posteriores.
3. En las pruebas sólo podrán utilizarse homologadas para la competición.
4. Véase el apéndice D, Lista de comprobación de la inspección técnica de BRL.
5. Las máquinas deben ser reglamentarias y cumplir todos los requisitos de equipamiento.
6. Se podrá presentar más de una máquina por piloto y pasar la Inspección Técnica inicial, siempre y cuando los números de bastidor estén debidamente registrados para distinguir las máquinas de carreras de las de entrenamientos. Las máquinas utilizadas para la clasificación cronometrada se consideran máquinas de carreras.
7. Está estrictamente prohibido el uso de cámara a bordo, la única cámara a bordo admitida es la de la organización BRL.
8. El Director de Carrera o el Inspector Técnico Jefe podrán exigir que se efectúen desmontajes tras la finalización de la prueba.
9. Durante las inspecciones técnicas o los desmontajes posteriores a la carrera, sólo se permitirá la presencia de dos mecánicos por cada máquina incautada en la zona de inspección o incautación.
10. Únicamente los oficiales de carrera del evento o el personal designado por la BRL podrán inspeccionar las motocicletas o el equipo incautados.
11. Los siguientes elementos PUEDEN SER modificados o sustituidos con respecto a los instalados en la motocicleta homologada.
 1. Puede utilizarse cualquier tipo de líquido lubricante, de frenos o de suspensión.
 2. Juntas, sellos y material de juntas.
 3. Pueden utilizarse rodamientos (de bolas, de rodillos, cónicos, lisos, etc.) de cualquier tipo o marca.
 4. Sujetadores (tuercas, pernos, tornillos, etc.), pero los pernos internos del motor deben seguir siendo de materiales homologados estándar o materiales de mayor peso específico.
 5. Reparación de roscas utilizando insertos de distintos materiales, helicoidales y tineserts.
 6. Acabados superficiales exteriores y calcomanías.
12. Pueden retirarse los siguientes
 1. Soporte de instrumentos e instrumentos y cables asociados.
 2. Tacómetro.
 3. Velocímetro y separadores de rueda asociados.
13. Deben retirarse los siguientes elementos
 1. Retrovisores.
 2. Cuerno.
 3. Soporte de matrícula.
 4. Caja de herramientas.
 5. Las barras de seguridad y los soportes del caballete central y lateral soldados al bastidor *principal pueden* desmontarse. El caballete lateral debe desmontarse.
14. Los cascos y las espalderas que se utilicen durante una prueba deberán presentarse en el control técnico.

2.8 Requisitos para los pilotos

1. Clase Bagger

Los pilotos de Bagger deben ser titulares de un expertplate con licencia de la Federación Nacional con permiso de salida.

2.9 Requisitos de equipamiento del piloto

1. Casco - Casco integral DOT (no tipo flip up). El casco debe cumplir o superar las normas Snell M2015, FIM BSI 6658 Tipo A ("Etiqueta Azul"), Fim ECER 22.05 o FIM JIST 8133:2000. El casco no debe tener más de 5 años y debe presentar un desgaste normal por el uso y el transporte típicos, pero un casco con el que se haya chocado o que esté visiblemente dañado no pasará la inspección técnica. Se permiten los cascos desechables.
2. Traje - 1 pieza.
3. Protector de espalda - Se recomienda encarecidamente el uso de un protector de espalda posventa. El protector de espalda debe ser, como mínimo, un inserto de espuma con homologación CE, con o sin protección de airbag en el traje, y debe estar claramente marcado con las siguientes normas: i. El protector de espalda debe cumplir la norma EN1621-2, CB ("espalda central") o FB ("espalda completa") Nivel 1 o 2. ii.
4. Los guantes deben estar en buen estado y sin agujeros ni daños.
5. Botas - Se pueden llevar por debajo de las perneras de los pantalones sólo si el pantalón del traje de competición está diseñado para ello. De lo contrario, las botas deben solapar completamente los pantalones del traje.

2.10 Normativa en pista

1. Los corredores deben permanecer en el recorrido marcado.
2. Un corredor que abandone el recorrido puede continuar la carrera reincorporándose correctamente al recorrido en el punto más cercano a donde lo abandonó, sin obtener ventaja. Si un corredor abandona el recorrido por cualquier motivo, deberá reducir inmediatamente la velocidad a un ritmo seguro para no poner en peligro la vida o la integridad física de otros corredores, miembros del equipo, oficiales o del público. Será responsabilidad del Director de Carrera o de su designado determinar si el corredor obtuvo una ventaja al reingresar o no redujo la velocidad después de abandonar el recorrido. Se puede determinar que un corredor ha obtenido una ventaja sin haber ganado una posición.
3. Ningún piloto podrá conducir o manejar un vehículo de forma que ponga en peligro la vida o la integridad física de otros pilotos, miembros de la tripulación, oficiales o del público.
4. Se prohíbe los pilotos utilizar cualquier dispositivo personal de audio mientras conducen un vehículo en el recorrido de la carrera.
5. Se prohíbe a los pilotos y a la tripulación arrojar cualquier prenda de ropa de piloto o cualquier otro artículo similar en las zonas de espectadores, especialmente durante las actividades del podio.
6. Sólo los pilotos oficialmente inscritos en la prueba podrán correr o practicar en la pista el día de la prueba.
7. A menos que así lo ordene el Director de Carrera o su designado, no se permite nadie pilotar una máquina en dirección contraria en la pista de carreras.
8. Excepto en la zona de boxes designada, los miembros de la tripulación no podrán realizar ajustes, reparaciones o repostajes en las máquinas competidoras durante un evento. Los pilotos deben detenerse en la zona de boxes designada y estar fuera de la pista antes de recibir asistencia de la tripulación.
9. Los pilotos pueden realizar reparaciones durante una prueba, sin asistencia, en una zona adecuada, fuera de la pista.
10. Está prohibida la asistencia externa a un corredor en el recorrido, excepto cuando la asistencia sea prestada por comisarios de banderas u oficiales colocados por el Director de Carrera con fines de control y seguridad, con las siguientes excepciones:

11. Recibir tratamiento médico en la pista durante una carrera, fuera del ámbito de la evaluación de la capacidad del piloto para continuar, se considerará asistencia externa, y no se permitirá al piloto continuar esa carrera.
12. Una motocicleta que abandone la pista y la zona de boxes designada y que entre en el paddock durante una carrera de la sesión clasificatoria no volverá a la pista.

2.11 Banderas de señalización

1. Banderas operativas:
 1. Bandera verde: Indica el inicio de una carrera o condiciones de pista despejadas.
 2. Banderas blanca y verde cruzadas: Indica la mitad del tiempo total de carrera.
 3. Bandera blanca: Indica la última vuelta de una carrera.
 4. Bandera a cuadros: Indica el final de una carrera o sesión de entrenamientos. Diríjase a la salida designada de la pista.
 5. Bandera roja: Indica que la carrera se ha detenido. Reduzca la velocidad y diríjase con seguridad a la zona de parada.
 6. Bandera negra: Indica un problema con una motocicleta o una descalificación. Un tablero con el número mostrado con la bandera indica al motociclista que está siendo señalado. Reduzca cuidadosamente la velocidad y circule por el recorrido hasta la zona de señalización designada. Los pilotos con bandera negra no podrán volver al recorrido a menos que el Director de Carrera lo autorice.
2. Banderas de advertencia:
 1. Una bandera amarilla ondeante indica una situación potencialmente peligrosa en la pista o cerca de ella. Los pilotos deben actuar con precaución. No está permitido adelantar.
 2. La bandera blanca y roja indica la presencia de personal médico en la pista o cerca de ella y señala una situación potencialmente peligrosa en una zona que puede no ser claramente visible para los pilotos que se aproximan. Los pilotos deben proceder con extrema precaución. NO está permitido adelantar.
 3. Bandera azul: Indica que un ciclista está a punto de ser adelantado por otro más rápido. El piloto adelantado debe mantener su línea y no impedir el avance del piloto más rápido. Los pilotos que hagan caso omiso de esta bandera podrán ser señalados con una bandera negra a discreción del Director de Carrera.

2.12 Puesta en escena

1. Las motos se reunirán en la entrada de la pista a la hora prevista. El pit lane permanecerá abierto durante 5 minutos.
2. Se mostrará una señal de cinco minutos en la línea de salida/llegada. Las motos podrán dar una (1) vuelta de calentamiento. Aquellos competidores que no deseen dar una vuelta de calentamiento se presentarán ante el comisario de boxes para recibir instrucciones. El procedimiento para colocarlos en la parrilla se explicará en la reunión de pilotos.
3. A la hora designada por el Árbitro, la pista se cerrará a los pilotos. Los pilotos que no hayan comenzado su vuelta en caliente o no se hayan presentado ante el Juez Árbitro para la formación directa de la parrilla no podrán competir en esa carrera en particular.
4. Una vez que una motocicleta está en posición de salida en la Parrilla de Salida, la posición en la parrilla no puede cambiarse.

2.13 Procedimiento de inicio

1. Cada piloto puede ir acompañado de 2 miembros de su equipo a la parrilla de salida. No se permite ningún otro miembro de la tripulación en la parrilla de salida.
2. En el caso de que un piloto necesite hacer reparaciones una vez cargado en la Parrilla de Salida, la máquina debe ser empujada hacia atrás de la parrilla, lejos de otros concursantes. Todas las máquinas deben estar en marcha antes de que se muestre el tablero de 30 segundos.
3. Una vez que la pista esté despejada para la salida, el Director de Carrera o la persona que éste designe indicará al Juez de Salidas que coloque un tablero de 3 minutos, 1 minuto y 30 segundos. Transcurrido ese , se anunciará el inicio de la carrera mediante la luz roja que apagará el Director de Carrera.
4. Los pilotos que estén presentes en la parrilla de salida pero que no puedan tomar la salida debido a que su motocicleta se haya parado o a otro factor, podrán incorporarse a la carrera desde la zona de salida hasta el momento en que el líder de la carrera complete la primera vuelta. A partir de ese momento, piloto no podrá incorporarse a la carrera y quedará excluido de cualquier reanudación posterior.
5. Saltarse el proceso de la parrilla de salida puede dar lugar a penalización o descalificación.

2.14 Procedimiento de reinicio

1. En caso de salida falsa (mal funcionamiento de las luces u otro factor), la carrera se reiniciará con los pilotos volviendo a sus posiciones originales en la parrilla de salida.
2. Si se detiene una carrera después de completar una (1) vuelta completa, la carrera se reanudará utilizando las posiciones originales para esa carrera. Si la carrera se detiene después de dos (2) vueltas completas, los pilotos se colocarán en la posición que ocupaban en la vuelta anterior a la bandera roja. La reanudación se reanudará durante las vueltas restantes de la . La reanudación tendrá lugar lo antes posible.
3. Si una carrera se detiene después de que el líder de la carrera haya completado el 70% de las vueltas programadas, o si han transcurrido más minutos, la carrera se considerará completada, y las posiciones de llegada se determinarán por la posición del piloto en la vuelta en la que se detiene la carrera, en contraposición a las posiciones en pista en la vuelta anterior a la vuelta con bandera roja.
4. Los pilotos que no estén presentes en la parrilla de salida o que estén presentes pero no puedan incorporarse a la carrera antes de que el líder de la carrera complete la primera vuelta, no podrán tomar parte en ninguna de las siguientes reanudaciones.
5. Durante una reanudación, todos los pilotos deben volver a su posición original en la parrilla de salida y esperar nuevas instrucciones de un oficial. No se permite a los pilotos regresar al paddock. Los pilotos que regresen al paddock no podrán participar en la reanudación a menos que así se lo indique el Director de Carrera.
6. Las reparaciones de las motocicletas deben realizarse únicamente en la zona de boxes designada o detrás de la parrilla de salida. No se podrán realizar reparaciones en la parrilla de salida.
7. En caso reinicio, los miembros de la tripulación podrán acceder a la parrilla de salida.
8. El Director de Carrera podrá dirigir a los pilotos al paddock en caso de inclemencias meteorológicas u otras circunstancias imprevistas.
9. Cualquier salida o reanudación de la carrera se considerará parte oficial del evento, incluso si la salida o reanudación no da lugar a que el líder complete una vuelta. Por lo tanto, cualquier infracción en la salida o en la primera vuelta se considerará válida y se resolverá en consecuencia.

2.15 Clasificación y carreras

1. El programa de clasificación consistirá en dos sesiones de entrenamientos cronometrados por clase. Las carreras programadas para cada ronda serán dos.
2. Las parrillas de salida de la Carrera 1 se establecerán en función de la clasificación cronometrada. Las parrillas de salida de las clases de la Carrera 2 se establecerán en función del resultado de la clasificación, pero con la posición invertida.

2.16 Finales de carrera

1. Las carreras finalizan oficialmente para todos los participantes al término de la vuelta en la que se muestra la bandera a cuadros al ganador.
2. A los pilotos se les acreditarán todas las vueltas que completen durante una carrera a menos que se les haya impuesto una penalización. En circunstancias normales, todas las posiciones de vuelta y de llegada serán determinadas por los cronometradores, las cámaras de la línea de llegada o los dispositivos electrónicos de cronometraje (transpondedores). En el caso de que el sistema de cronometraje electrónico no registre el tiempo o la posición por vuelta de un corredor, se utilizará una foto o una hoja de puntuación manual de reserva para determinar las vueltas completadas y el orden de llegada del corredor. En caso de foto-finish entre dos o más pilotos, la victoria se otorgará al piloto cuya rueda delantera cruce primero el plano de la línea de meta. En caso de empate visual o cuando no pueda claramente, los pilotos en cuestión se clasificarán en el orden del mejor tiempo de vuelta realizado durante la carrera.
3. Para que una vuelta se considere completada, el piloto y la motocicleta deben cruzar el plano de la línea de llegada designada, situada en el lugar del bucle receptor del transpondedor de cronometraje. La línea estará claramente definida con marcadores a pie de pista y se situará lo más cerca posible del banderillero de la línea de llegada; la ubicación oficial de la línea, sin embargo, será en el lugar del bucle de cronometraje/puntuación, no en el propio banderillero.
4. Los pilotos que no completen la vuelta de bandera a cuadros serán puntuados por orden de llegada y vueltas completadas. Los pilotos que decidan abandonar una carrera antes de su finalización no están obligados a esperar a la bandera a cuadros para recibir crédito por las vueltas que hayan .
5. Un piloto cuya motocicleta quede inutilizada antes de llegar a la línea de meta podrá, con su propia energía muscular y sin ayuda, empujar la motocicleta en la dirección adecuada del recorrido para completar la vuelta cruzando la línea de meta, a menos que el Director de Carrera determine que el piloto constituye un peligro.
6. En circunstancias normales, el ganador es el líder en momento en que se muestra por primera vez la bandera a cuadros.
7. En caso de que un piloto reciba la bandera a cuadros por delante del ganador real, o con los ganadores, el piloto será puntuado como que ha completado la carrera en la posición de carrera en la que corría en ese momento.
8. En caso de que la bandera a cuadros se muestre más tarde de la distancia oficial, el orden de llegada se decidirá en función de la distancia oficial.
9. Después de las prácticas, las motos deben permanecer en el parc fermé durante 30 minutos
10. Después de las 18.00 horas no es posible realizar trabajos de montaje en las motos. Sólo es posible trabajar en la bicicleta en caso de grandes daños, bajo la autorización de la organización. Normalmente, las motos sólo están disponibles para fotos, limpiezas y actividades de relaciones públicas.

2.17 Resultados oficiales de la carrera

1. Los resultados de la carrera no se harán oficiales hasta que todos los materiales de puntuación hayan sido examinados y aprobados. Se publicarán los resultados provisionales y los corredores dispondrán de 30 minutos para solicitar una nueva comprobación o impugnar los resultados. Si no se solicita una nueva comprobación no se impugna, los resultados serán definitivos.
2. Si se solicita una nueva comprobación dentro del de 30 minutos, se requerirá un nuevo plazo de publicación de 30 minutos si se introducen cambios en los resultados publicados anteriormente.
3. La emisión de los resultados oficiales no exime a los pilotos que hayan competido en la de las sanciones por infracciones del reglamento emitidas por la BRL tras el periodo de protestas.
4. Los pilotos tienen derecho a revisar sus puntuaciones con la Dirección de Cronometraje y Puntuación

2.18 Puntos

| Puntos | Posición |
|---------------|--------------------|
| 25 | 1º |
| 20 | 2ª |
| 16 | Tercero |
| 13 | 4ª |
| 11 | Quinto |
| 10 | Sexto |
| 9 | Séptima |
| 8 | 8.o |
| 7 | 9 |
| 6 | Décimo |
| 5 | Undécimo |
| 4 | duodécimo |
| 3 | decimotercero |
| 2 | Decimocuarta |
| 1 | día 15 |
| 0 (cero) | DNF (No terminó) |
| 0 (cero) | DNS (No arrancó) |
| 0 (cero) | DQ (Descalificado) |

5 puntos adicionales por Mejor

Vuelta 5 puntos adicionales por

Holeshot

5 puntos adicionales GANADOR DE LA DOBLE
CARRERA

SECCIÓN 3: NORMAS Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL EQUIPAMIENTO DE LA CLASE DE COMPETICIÓN

EQUIPAMIENTO ADICIONAL

3.1 Protección de la palanca de freno: Las motocicletas deben estar equipadas con una protección de la palanca de freno (protector), destinada a proteger la palanca de freno del manillar de ser activada accidentalmente en caso de colisión con otra motocicleta. Los protectores homologados por la FIM se permiten sin tener en cuenta el material. El Director Técnico se reserva el derecho de rechazar cualquier protector que no responda a este objetivo de seguridad.

3.2 Cubrecadena: Debe fijarse al basculante una sólida cubierta protectora (aleta de tiburón), que debe cubrir siempre la abertura entre el ramal inferior de la cadena, el basculante y el piñón de la rueda trasera, independientemente de la posición de la rueda trasera. Debe montarse de forma que se reduzca la posibilidad de que cualquier parte del cuerpo del motociclista pueda quedar atrapada entre el ramal inferior de la cadena y el piñón de la rueda trasera. El cubrecadena debe montarse con un mínimo de 2 pernos de acero (diámetro mínimo de 6 mm). El Director Técnico tiene derecho a rechazar cualquier protector que no cumpla este objetivo de seguridad.

3.3 Luz trasera: Todas las motocicletas deben tener una luz roja en funcionamiento montada en la parte trasera de la motocicleta. Esta luz debe estar encendida siempre que la motocicleta esté en la pista o se circule por el pit lane y la Dirección de Carrera declare la sesión MOJADA. Todas las luces deben cumplir con lo siguiente: a) La luz trasera debe estar montada en la motocicleta durante todo el tiempo del evento. b) La luz trasera debe estar montada correctamente con tornillos. Está prohibido montar la luz trasera con cinta adhesiva. Se permite el montaje con cierres autoadherentes cuando el cableado de la luz esté conectado a la . c) El campo luminoso debe ser de al menos 4 cm² (por ejemplo, rectangular 4 cm x 1 cm, circular Ø 2,25 cm). d) La dirección de los rayos debe ser paralela a la línea central de la motocicleta (sentido de marcha de la motocicleta), y ser claramente visible desde atrás al menos 15 grados tanto a la izquierda como a la derecha de la línea central de la motocicleta. e) La luz trasera debe montarse cerca del extremo del asiento/carenado trasero y aproximadamente en la línea central de la motocicleta, en. f) La potencia/luminosidad debe ser equivalente a un mínimo de 10 W (incandescente) o 1 W (LED). g) La potencia debe ser continua - no se permite el parpadeo de la luz de seguridad mientras la motocicleta está en la . El parpadeo sólo se permite en el pit lane cuando el limitador de boxes está activo. h) La fuente de alimentación de la luz de seguridad puede estar separada de la motocicleta. i) El Director Técnico tiene derecho a rechazar cualquier sistema de iluminación que no satisfaga este propósito de seguridad.

3.4 Interruptor de parada: Todas las motocicletas deben estar equipadas con un interruptor o botón de corte de encendido funcional montado en el manillar (al alcance de la mano mientras se está en las empuñaduras) que sea capaz de parar un motor en marcha. El botón o interruptor debe ser de color ROJO.

SECCIÓN 4: NORMAS Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL EQUIPO BAGGER GP

Las siguientes normas tienen por objeto dar libertad para modificar o sustituir algunas piezas en aras de la seguridad, la investigación y el desarrollo y mejorar la competencia entre los distintos conceptos de motocicletas.

TODO LO QUE NO ESTÉ AUTORIZADO Y PRESCRITO EN ESTE REGLAMENTO ESTÁ ESTRUCTAMENTE PROHIBIDO

Especificaciones de la moto

1. Todos los años Harley-Davidson FL Touring
2. Todos los años Indian Bagger o Touring
3. BMW R18 / BMW K16
4. Honda Goldwing
5. Kawasaki VN Voyager
6. Suzuki Intruder
7. Yamaha Star Cruiser
8. Moto Guzzi MGX 21
9. Moto Guzzi California
10. Cohete Triumph
11. Ducati Diavel V2 / V4
12. Moto WYCHE

Peso mínimo:

Hasta 1800cc - 250 kg mínimo

Más de 1800cc - 290 kg mínimo

1. En cualquier momento de la prueba, el peso de toda la motocicleta (incluido el depósito y su contenido) no debe ser inferior al peso mínimo.
2. No se tolera el incumplimiento del peso mínimo
3. Durante la inspección técnica final al término de la carrera, las motocicletas seleccionadas se pesarán en el estado en que terminaron la carrera, debiendo cumplir en este estado el límite de peso establecido. No se podrá añadir nada a la motocicleta. Esto incluye todos los fluidos.
4. Durante los entrenamientos y las sesiones clasificatorias, se podrá pedir a los pilotos que sometan su motocicleta al pesaje. En todos los casos, el piloto deberá acceder a esta petición.
5. El uso de lastre está permitido para mantenerse por encima del límite de peso mínimo y puede ser necesario debido a la desventaja. El uso de lastre y la desventaja de peso deben declararse al Director Técnico en las verificaciones preliminares.

Números y placas de matrícula

- Los colores de fondo y las cifras (números) de los Baggers pueden ser de cualquier color, pero deben contrastar fuertemente.

Combustible

- Actualmente BRL no tiene un combustible específico. Todo el combustible de los competidores debe ser "gasolina de automoción" o "combustible de carreras" y para evitar confusiones elimina opciones como etanol, metanol, éter, propilenoóxido, acetona, nitropropeno, nitrobenceno, tetraetilo, alcoholes y toda una miríada de otros "oxigenados" que terminan en "óxido".

Neumáticos

- BRL tiene una marca específica de neumáticos. Los modelos y dimensiones se enumeran en el apéndice A

- **Motor**

Sistema de combustible moto de menos de 1800 cc:

1. Los embudos de aire, los cuerpos del acelerador y la caja de aire no se pueden modificar.
2. El aire y la mezcla aire/combustible deben llegar a la cámara de combustión exclusivamente a través de los cuerpos de mariposa/colectores de admisión

Sistema de combustible moto de más de 1800 cc:

3. Los embudos de aire, los cuerpos del acelerador y la caja de aire pueden modificarse.
4. El aire y la mezcla aire/combustible deben llegar a la cámara de combustión exclusivamente a través de los cuerpos de mariposa/colectores de admisión

Culata

Motos de más de 1800cc y 290kg mínimo

1. Motores de biela refrigerados por aire: Las culatas pueden ser modificadas o

2. Motores refrigerados por agua: Las culatas deben ser las originales, con las siguientes modificaciones permitidas:

1. La culata debe ser una pieza de producción que utilice materiales y piezas de fundición originales.
2. Se permite el orificio y el pulido de la culata normalmente asociados con la puesta a punto individual, como el flujo de gas de la culata, incluida la cámara de combustión.
3. Los aislantes de admisión del cuerpo del acelerador pueden modificarse
4. La relación de compresión no está definida
5. La cámara de combustión puede modificarse
6. Las válvulas pueden modificarse
7. Los asientos de las válvulas pueden modificarse o sustituirse
8. Las guías de válvula pueden modificarse
9. Las válvulas deben permanecer en la ubicación homologada y en el mismo
10. Los balancines (si los hay) pueden modificarse
11. El sistema de purga del aire de escape puede modificarse
12. Los muelles de las válvulas pueden modificarse

Motos de menos de 1800cc y 250kg mínimo

El motor no puede tener ninguna actualización técnica del OEM.

La culata debe ser una pieza de producción que utilice materiales y piezas de fundición originales.

Se permite el porteo y el pulido de la culata normalmente asociados a la puesta a punto individual, como el flujo de gases de la culata, incluida la cámara de combustión.

Árbol de levas

Motos de más de 1800cc y 290kg mínimo

1. Los árboles de levas pueden modificarse
2. Piñones de leva o engranajes de leva:
 1. Los soportes de los árboles de levas, las poleas o los engranajes pueden modificarse o sustituirse para permitir la graduación de los árboles de levas.
 2. El dispositivo o dispositivos de tensado de la cadena o correa de levas pueden modificarse

3. Motores de menos de 1800cc y 250kg mínimo Ninguna de

las partes del árbol de levas puede ser sustituida o modificada

Cilindros

Motos de más de 1800cc y 290kg mínimo

1. Los motores de empuje de aspiración normal refrigerados por aire pueden aumentar el diámetro hasta una cilindrada total máxima de 131ci.
2. Los motores de aspiración normal refrigerados por agua están limitados a
3. Motores de inducción forzada: Harley-Davidson refrigerado por aire 107 / Indian refrigerado por aire 111 ci.

4. Motos de menos de 1800cc y 250kg mínimo

La homologación del motor debe seguir siendo la original del fabricante

Pistones, anillos, pasadores y clips.

Motos de más de 1800cc y 290kg mínimo

1. Motores bicilíndricos en V refrigerados por aire: Pueden ser modificados
2. Motor refrigerado por agua: debe estar homologado de fábrica o como opción de fábrica

Motos de menos de 1800cc y 250kg mínimo

1. Motor refrigerado por agua: debe estar homologado de fábrica o como opción de fábrica

Bielas

Motos de más de 1800cc y 290kg mínimo

1. La biela puede modificarse
2. Los tornillos de biela son libres, pero deben ser del mismo peso o más pesados y mismo material que el tornillo original o de un material de mayor peso específico.

Motos de menos de 1800cc y 250kg mínimo

1. La biela no se puede modificar
2. Los pernos de la biela deben ser mismo peso o más pesados, y del mismo material que el perno original o de un material de mayor peso específico.

Cigüeñal

Motos de más de 1800cc y 290kg mínimo

Sólo se pueden realizar las siguientes modificaciones en el cigüeñal:

1. La carrera puede modificarse en el V-Twin de bielas de empuje refrigerado por aire y refrigerado por agua para que siga siendo la misma que la pieza originalmente montada y homologada.
2. Las superficies de apoyo pueden modificarse
3. Pueden aplicarse tratamientos superficiales a las piezas
4. Se admite el equilibrio

Motos de menos de 1800cc y 250kg mínimo

1. Se admite el equilibrio

Cárter / Caja de cambios

Motos de más de 1800cc y 290kg mínimo

1. Los cárteres deben ser los originales, con las siguientes modificaciones permitidas. Si los cárteres tienen un cilindro integral, la cara superior del cilindro

puede ser rectificado para ajustar la cubierta de aceite Spray nozze puede ser modificado. Motores de biela refrigerados por aire: pueden modificar la carcasa para el juego del árbol de levas, la extracción del eje de equilibrado del cigüeñal y las mejoras de los cojinetes del eje del cigüeñal.

2. No se permite ninguna otra modificación (incluidas la pintura y el pulido).
3. Sólo se puede utilizar el cárter original o uno homologado.
4. La tapa del respiradero de aceite debe permanecer como la original, pero la placa interna del respiradero/amortiguador puede modificarse o sustituirse.
5. Los respiraderos del depósito de aceite son aceptables y pueden pasar por un recipiente de recogida externo, pero se aconseja que todas las salidas se dirijan al sistema de admisión.

Motos de menos de 1800cc y 250kg mínimo

Los cárteres deben ser la pieza original

Cubiertas laterales y protección

1. Las cubiertas laterales pueden alterarse, modificarse o sustituirse (excepto las cubiertas de las bombas). Si se altera o modifica, la cubierta debe tener al menos la misma resistencia al impacto que la original. Si se sustituye, la cubierta debe estar fabricada con un material peso específico igual o superior y el peso total de la cubierta no debe ser inferior al de la original.
2. Todas las cubiertas laterales/cajas de motor que contengan aceite, y que puedan estar en contacto con el suelo durante un choque, deben estar protegidas por una segunda cubierta de metal como aleación de aluminio, acero inoxidable, acero o titanio.
3. Todos los tapones de vaciado y llenado deben estar cableados (cableados de seguridad). No se permite el uso de clips. Los filtros de aceite externos, los tornillos y los pernos que entren en una cavidad de aceite deben tener un cableado de seguridad (por ejemplo, en los cárteres) o el filtro de aceite puede tener opcionalmente un mecanismo de retención secundario.

Transmisión / Caja de cambios

1. La disposición de los ejes de transmisión debe ser la misma que en el vehículo homologado.
2. El diseño y el material del engranaje y las medidas son libres
3. Los sistemas de transmisión final por correa convertirse en sistemas de cadena.

Embrague

1. Se permiten embragues posventa o modificados (incluidas placas/resortes/cestas).

Bombas de aceite, placas de levas y conductos de aceite

1. La bomba de aceite y la placa de levas pueden modificarse
2. conductos de aceite pueden modificarse o sustituirse. Los conductos de aceite que contengan presión positiva, si se sustituyen, deben ser de construcción reforzada trenzada con empalme o rosca.

Sistema de refrigeración

1. Los únicos líquidos refrigerantes del motor permitidos son el agua
2. Pueden admitirse radiadores o enfriadores de aceite adicionales o de mayor tamaño
3. El cambiador original heatex de aceite/agua puede modificarse o sustituirse

Caja de aire

Motos de más de 1800cc y 290kg mínimo

1. La caja de aire puede modificarse
2. Los airboxes deben estar diseñados para retener el aceite de los cárteres en caso de fallo o vuelco del motor.
3. Si se instalan tubos de ventilación o rebosadero, deben descargarse a través de las salidas existentes. Pueden utilizarse recipientes colectores, pero debe utilizarse el sistema cerrado original.

Motos de menos de 1800cc y 250kg mínimo

1. El airbox no se puede modificar
2. Si se instalan tubos de ventilación o rebosadero, deben descargarse a través de las salidas existentes. Pueden utilizarse recipientes colectores, pero debe utilizarse el sistema cerrado original.

Suministro de combustible

1. Los conductos de combustible desde el depósito de combustible hasta los inyectores (mangueras de combustible, conjunto de tuberías de suministro, juntas, abrazaderas, bidón de combustible) pueden sustituirse y deben estar protegidos contra daños por colisión.
2. Pueden utilizarse conectores rápidos o conectores de ruptura en seco
3. Pueden utilizarse conductos de ventilación de combustible
4. Pueden utilizarse filtros de combustible

Sistema de escape

1. Los tubos de escape, catalizadores y silenciadores pueden modificarse o sustituirse.
2. Por razones de seguridad, los bordes expuestos de la(s) salida(s) del (de los) tubo(s) de escape deben estar redondeados para evitar cualquier arista viva.
3. El envoltorio de los sistemas de escape es gratuito
4. El límite de ruido para los Baggers será de 105dB/A medidos en (con una tolerancia de 3dB/ A sólo después de la carrera).

Sistema de control del motor

1. El sistema de control del motor (ECU)
 1. Sistema homologado, con o sin software
 2. Sistemas posventa: Thundermax, S&S, DynoJet / PV, Techno Research, TTS o similares.
2. Puede utilizarse una unidad central (ECU)
3. No se pueden sustituir los sensores originales ni añadir sensores adicionales a la máquina para la recogida de datos.
4. No pueden añadir sensores adicionales para las estrategias de control, excepto los cuerpos del acelerador, la presión del combustible, la presión del aceite, la sonda Lambda y la sonda de la varilla de cambio.
5. Ningún módulo externo puede añadir estrategias de control de tracción. Los módulos sólo pueden conectarse a los inyectores de combustible, bobinas de encendido, sonda Lambda, fuente de alimentación y "piggyback la posición del acelerador, Gear y RPM " Lambda bucle cerrado / auto tuning está permitido.
6. No se pueden añadir otros equipos electrónicos adicionales que no se encuentren en la motocicleta homologada original, con las excepciones que se indican a continuación

1. Resistencias / carga / hardware electrónico puede ser añadido para reemplazar las partes del sistema eléctrico que se han eliminado (incluyendo luces, sondas lambda, etc) para evitar errores de la ECU, e incluye el cableado necesario para los cuerpos de mariposa y / o unidades de turbo.
7. No se admite telemetría
8. No se permite ninguna conexión remota o inalámbrica a la moto para ningún intercambio de datos o ajuste mientras el motor esté en marcha, o la moto esté en movimiento.
9. Arnés:
 1. La cerradura de llave/encendido puede reubicarse, sustituirse o
 2. Se permite cortar y retirar el cableado sobrante y no utilizado en el mazo de cables original.
10. Se puede instalar un cronómetro de vueltas. Pueden utilizarse cronómetros GPS. El cronómetro sólo puede conectarse a la máquina con una toma de corriente y una toma de tierra Se permite la recogida de datos de los sensores de la máquina o de la ECU. Se permite la recogida de datos por parte del cronómetro mediante GPS e IMU interna.
11. Las bujías pueden sustituirse
12. El modelo de batería es gratuito

Motos de menos de 1800cc y 250kg mínimo

1. El sistema de control del motor (ECU)
 1. Sistema homologado, con o sin software
2. No se pueden sustituir los sensores originales ni añadir sensores adicionales a la máquina para la recogida de datos.
3. No pueden añadir sensores adicionales para las estrategias de control, excepto los cuerpos del acelerador, la presión del combustible, la presión del aceite, la sonda Lambda y la sonda de la varilla de cambio.
4. Ningún módulo externo puede añadir estrategias de control de tracción. Los módulos sólo pueden conectarse a los inyectores de combustible, bobinas de encendido, sonda Lambda, fuente de alimentación y "piggyback la posición del acelerador, Gear y RPM " Lambda bucle cerrado / auto tuning está permitido.
5. No se pueden añadir otros equipos electrónicos adicionales que no estén en la motocicleta homologada original, con las excepciones que se indican a continuación
 1. Resistencias / carga / hardware electrónico puede ser añadido para reemplazar las partes del sistema eléctrico que se han eliminado (incluyendo luces, sondas lambda, etc) para evitar errores de la ECU, e incluye el cableado necesario para los cuerpos de mariposa y / o unidades de turbo.
6. No se admite telemetría
7. No se permite ninguna conexión remota o inalámbrica a la moto para ningún intercambio de datos o ajuste mientras el motor esté en marcha, o la moto esté en movimiento.
8. Arnés:
 1. La cerradura de llave/encendido puede reubicarse, sustituirse o
 2. Se permite cortar y retirar el cableado sobrante y no utilizado en el mazo de cables original.
9. Se puede instalar un cronómetro de vueltas. Pueden utilizarse cronómetros GPS. El cronómetro sólo puede conectarse a la máquina con una toma de corriente y una toma de tierra Se permite la recogida de datos de los sensores de la máquina o de la ECU. Se permite la recogida de datos por parte del cronómetro mediante GPS e IMU interna.
10. Las bujías pueden sustituirse
11. El modelo de batería es gratuito

Generador, alternador, arranque eléctrico

1. El estator/bobina deben ser las piezas montadas originalmente sin ninguna modificación.
2. Las motos deben autoarrancar en la parrilla de salida en punto muerto. No está permitido empujar la moto en la parrilla de salida, aunque los Oficiales de la línea de salida pueden empujar la si es necesario (en marcha).

Cuadro principal y repuestomoto

1. Durante toda la duración de la prueba, cada piloto sólo podrá utilizar un (1) completo

Chasis y subchasis trasero

1. El bastidor principal debe ser el fabricado y montado originalmente.
2. pueden taladrar agujeros en el bastidor para fijar componentes homologados (por ejemplo, soportes de carenado, reubicación de alforjas, soportes del amortiguador de dirección, estabilizadores de motor y chasis, etc.).
3. Todas las motocicletas deben llevar un número de identificación del vehículo perforado en el bastidor (un "número de bastidor legal").
4. Los protectores de choque pueden al bastidor utilizando los puntos existentes o prensarse en los extremos de los ejes de las ruedas.El material es libre.
5. El diseño de la carrocería, la pintura y las calcomanías es gratuito.
6. Las dimensiones y medidas totales deben ser las mismas que las piezas originales, con una tolerancia de +/-10mm, respetando en la medida de lo posible el diseño y características del carenado homologado.
7. La anchura total de la zona frontal puede ser de +10 mm como máximo. En caso de litigio, la decisión del Director Técnico será inapelable.
8. La altura del parabrisas es libre, con una tolerancia de +/- 15 mm medida en la distancia vertical desde/hacia el puente superior de la horquilla. El material del parabrisas debe ser transparente o ligeramente tintado.
9. Los soportes y fijaciones del carenado pueden modificarse o sustituirse. El material es gratuito.
10. En caso de avería del motor, el carenado inferior debe tener capacidad mínima de 5 litros. Los bordes inferiores de todas las aberturas del carenado deben estar situados al menos 50 mm por encima de la parte inferior del carenado.
11. El carenado inferior debe incorporar al menos una única abertura de 20 mm de diámetro en la zona inferior delantera. Este orificio debe permanecer sellado en condiciones secas y debe abrirse únicamente en condiciones de carrera en mojado, según declare el Director de Carrera.
12. El carenado delantero tiene que estar incluido en la mesuara del manillar, la altura mínima es de 15cm del manillar.

Suspensión - General

1. La suspensión puede modificarse pero debe utilizarse un sistema similar al homologado

Suspensión delantera

1. La horquilla delantera puede cambiarse total o parcialmente
2. Las abrazaderas superior e inferior de la horquilla (pinza triple, puentes de horquilla) y la potencia cambiarse o modificarse.
3. puede añadir o cambiar un amortiguador de dirección.
4. El amortiguador de dirección no puede funcionar como limitador del bloqueo de la dirección.

Brazo oscilante (Horquilla trasera)

1. Los basculantes sólo pueden sustituirse en motocicletas de más de 1.800 cc y 290 kg.
2. Se fijará una cubierta protectora sólida (aleta de tiburón) al basculante, que deberá cubrir siempre la abertura entre el ramal inferior de la cadena, el basculante y el piñón de la rueda trasera, independientemente de la posición de la rueda trasera.
3. Los soportes de la rueda trasera se pueden añadir a la horquilla trasera por soldadura o por
4. Los soportes deben tener bordes redondeados (con un radio amplio). Las cuadrillas de sujeción deben ser
5. eje del basculante (pivote) puede modificarse o sustituirse.

Unidad de suspensión trasera

1. La unidad de suspensión trasera puede cambiarse, pero debe utilizarse un sistema similar (es decir, doble o mono).
2. Si se sustituyen, deben conservar su geometría general homologada.

Ruedas

1. Las ruedas pueden ser sustituidas y las piezas asociadas pueden ser modificadas o sustituidas con respecto a las instaladas en la motocicleta homologada.
2. Las llantas de repuesto deben ser de aluminio
3. No se permite el uso de los siguientes materiales de aleación en las ruedas: Berilio ($\geq 5\%$), Escandio ($\geq 2\%$), Litio ($\geq 1\%$).
4. Las llantas de repuesto pueden ser de aluminio o magnesio. Las únicas llantas de fibra de carbono homologadas son las BST 7.
5. Los rodamientos, juntas y ejes pueden ser modificados o sustituidos con respecto a los montados en el vehículo homologado.
6. Los contrapesos de equilibrado de las ruedas pueden descartarse, cambiarse o añadirse.
7. Dimensiones de las ruedas delanteras y traseras 17".

Tamaño de los neumáticos:

Delanteros 120/70/17 Traseros 200/60/17 (modelo ver apéndice A)

Frenos

1. El cilindro maestro del freno delantero puede modificarse
2. Las pinzas de los frenos delanteros pueden modificarse.
3. El cilindro maestro del freno trasero puede modificarse.
4. Las pinzas de los frenos traseros pueden modificarse.
5. Las zapatas o pastillas de freno pueden estar modificadas.
6. Los manguitos y los acoplamientos de los frenos pueden modificarse.
7. Pueden instalarse sistemas hidráulicos antirrebote en los conductos/la pinza de freno.
8. Sólo se permite el uso de acero (con un contenido máximo de carbono del 2,1% en peso) en los discos de freno. No se permite el uso de aleaciones que contengan berilio en las pinzas de freno.
9. Los sistemas ABS deben retirarse o desactivarse si aún están encendidos.
10. La palanca del freno delantero debe tener una protección

Manillar y mandos

1. Los manillares, mandos y cables pueden ser modificados o sustituidos con respecto a los instalados en la motocicleta homologada.
2. Las mariposas accionadas por cable (conjunto de agarre) deben estar equipadas con un cable de apertura y otro de cierre, incluso cuando se acciona un accionamiento a distancia por cable de agarre/demanda.
3. Las motocicletas deben estar equipadas con un interruptor o botón de corte de encendido funcional montado en el manillar derecho (al alcance de la mano mientras se está en las empuñaduras) que pueda parar un motor en marcha. El botón o interruptor debe ser de color ROJO.
4. La palanca del freno delantero debe tener una protección

Reposapiés y mandos de pie

1. Los estribos, los soportes y los herrajes pueden sustituirse y reubicarse, pero los soportes deben montarse en los puntos de montaje originales del bastidor o en otro lugar que no requiera la modificación del bastidor.

Depósito de combustible

1. El depósito de combustible debe tener la forma y dimensiones generales de la pieza originalmente montada y homologada.
2. Los depósitos de combustible con respiraderos deberán estar equipados con válvulas de retorno que descarguen en un depósito de recogida con un volumen mínimo de 250 cc fabricado con un material adecuado.
3. El material es gratuito
4. El depósito de combustible modificado no puede reducirse más del 50% de su capacidad original

Asiento

1. El asiento puede modificarse

Carenado / Carrocería

1. El carenado, el guardabarros trasero y la carrocería deben ajustarse, en principio, a la forma homologada originalmente producida por el fabricante. Las modificaciones de estilo son libres. El guardabarros delantero es libre. El material es libre. Los faros delanteros pueden incluirse aunque sean exteriores. Todos los cristales de vidrio y plástico deben estar cubiertos por un vinilo transparente o un vinilo que reproduzca el aspecto de la lente.
 1. Harley-Davidson: debe llevar un carenado tipo batwing o Road Glide Se acepta cualquier modelo de carenado, independientemente del modelo de motocicleta HD.
 2. IndianMotorcycles: debe reproducir la pieza originalmente montada y homologada.
2. El parabrisas debe ser instalado y tal vez
3. En caso de avería del motor, debe construirse un cárter inferior que contenga al menos la mitad de la capacidad total de aceite y refrigerante del motor. Harley M8's ('17-'21) totalenginehas 5 Harley Twin Cam ('99-'16) totalenginehas 4 qts.
4. Las alforjas deben ajustarse, en principio, a la forma original fabricante. Las modificaciones de estilo son libres.
5. La interior (junto a la rueda) de la bolsa puede modificarse en su forma, pero debe mantener el tamaño original.
6. La altura puede modificarse un máximo de 2" con respecto al punto de montaje original en el bastidor auxiliar. El material es libre.

7. Las tapas de las alforjas deben ajustarse, en principio, a las especificaciones dimensionales y a la forma de las alforjas rígidas originales del modelo Touring. El material es libre.

Los siguientes elementos PUEDEN SER modificados o sustituidos con respecto a los instalados en la motocicleta homologada.

1. Puede utilizarse cualquier tipo de líquido lubricante, de frenos o de suspensión.
2. Juntas, retenes y empaquetaduras
3. Pueden utilizarse rodamientos (de bolas, de rodillos, cónicos, lisos,) de cualquier tipo o marca.
4. Los elementos de fijación (tuercas, pernos, tornillos, etc.), pero los tornillos internos deben ser de materiales homologados de serie o de materiales de mayor peso específico.
5. Se admite la reparación de roscas mediante insertos de distinto material, como helicoidales

ANEXO A:

Infracciones, sanciones, protestas y recursos

- A1 Información general
- A2 Infracciones y sanciones generales
- A3 Equipos Infracciones y sanciones
- A4 Penalizaciones
- A5 Protestas / Recursos

A1. Información general

Mediante el establecimiento y la aplicación de diversas normas y procedimientos, la BRL se esfuerza por regular el deporte de las carreras profesionales de motocicletas V-Twin de gran cilindrada de la forma más justa posible. Al participar en un evento de la BRL, cada participante se compromete a cumplir las normas y de la BRL. Además, los participantes y pilotos pueden ser considerados responsables de las acciones de los miembros de su tripulación.

Todas las partes implicadas en los eventos de la BRL deben comportarse de forma profesional, respetando en todo momento los derechos de los demás. La participación en las actividades del evento es una

privilegio concedido a los participantes, pilotos y titulares de credenciales para eventos. Todos estos participantes entienden que la infracción de las normas y procedimientos de la BRL puede conllevar la pérdida de sus credenciales de participante o de evento, multas, deducciones de puntos, deducciones de vueltas, deducciones de posiciones de llegada, penalizaciones de tiempo, descalificación y otras acciones disciplinarias como se indica en el presente documento.

A1.1 Las normas dirigidas o relacionadas con la seguridad se promulgan para que todas las personas se preocupen por la seguridad. La BRL no garantiza la seguridad si se siguen las reglas ni el cumplimiento o la aplicación de las mismas. Cada participante en la competición tiene la responsabilidad de evaluar los aspectos de seguridad de las instalaciones y las condiciones y debe asumir el riesgo de la competición.

A1.2 A través de sus procedimientos de prueba y recurso, la BRL ofrece un sistema de revisión administrativa en caso de litigios susceptibles de tal revisión. El objetivo del

Los procedimientos de prueba y recurso de la BRL tienen por objeto garantizar la aplicación justa y coherente de las normas y la revisión objetiva de las protestas y recursos presentados por o contra los participantes.

A2. Infracciones y sanciones generales

Esta sección describe las acciones que se consideran perjudiciales para el deporte del motociclismo y que pueden dar lugar a una serie de medidas disciplinarias.

Salvo que se disponga específicamente lo contrario en el presente reglamento, la BRL podrá descalificar, suspender, multar o sancionar a cualquier participante, piloto, participante, equipo oficial de carrera o motocicleta del resto una prueba o de la serie por infracción del presente reglamento, insubordinación u otras acciones que la BRL considere, a su entera discreción, perjudiciales para la prueba y el deporte.

Dicha descalificación incluye la pérdida de cualquier derecho en relación con el evento en cuestión y puede dar lugar a la expulsión del lugar del evento.

Salvo que se disponga específicamente lo contrario en el presente reglamento, la BRL está facultada para suspender de la competición a cualquier asistente, piloto, participante, equipo oficial de competición o motocicleta durante un periodo de un evento hasta una suspensión indefinida por infracción del presente reglamento, insubordinación u otras acciones que, a la entera discreción de la BRL, se consideren perjudiciales para el deporte del motociclismo.

A2.1 Las normas, reglamentos, instrucciones o procedimientos complementarios establecidos por la BRL con el fin de aplicar, interpretar o hacer cumplir estas normas se considerarán parte integrante de las mismas.

A2.2 Las siguientes infracciones serán objeto de medidas disciplinarias por parte de la BRL. Esta lista sirve de orientación a los pilotos y a los titulares de credenciales para eventos, pero no impide que la BRL aplique sanciones por otras acciones perjudiciales para el deporte que no estén específicamente contempladas en ella.

1. Falsificar la edad o la capacidad para cumplir cualquiera de los diversos requisitos de elegibilidad establecidos la BRL o, en general, competir o intentar competir en eventos de la BRL con falsos pretextos.
2. Competir con un nombre falso o de cualquier otra forma intentar obtener una ventaja.
3. Ser cómplice o participar a sabiendas en cualquier carrera en la que el resultado esté "fijado" o preestablecido.
4. Dar, ofrecer o prometer, directa o indirectamente, cualquier tipo de soborno a cualquier persona con el fin de eludir normas o procedimientos o de obtener alguna ventaja.
5. Aceptar u ofrecerse a aceptar cualquier tipo de soborno de cualquier persona con el fin de eludir normas o procedimientos o de obtener una ventaja injusta.
6. Negarse a proporcionar una declaración de los hechos relativos a un elemento objeto de protesta o recurso cuando lo solicite la BRL o una de las partes del recurso, o interferir de cualquier en los procedimientos de prueba y recurso de la BRL con el fin de influir en el resultado.
7. participar en una prueba después de haberse inscrito sin haber notificado debidamente la no participación.
8. Participar en un boicot de jinetes, una protesta pública u otra actividad concertada similar destinada a detener, retrasar o impedir de cualquier otro modo el inicio o la finalización de cualquier parte de un evento.
9. Participar en cualquier práctica desleal, mala conducta o acción perjudicial para el deporte del motociclismo en general, esté o no relacionada con una competición específica.
10. Agresión física o verbal a un oficial del Racing y/o participación en una pelea. Esto incluye a cualquier persona que ataque o esté implicada en una pelea en cualquier lugar del campo de regatas.

, durante o después de un evento. No habrá multa máxima ni periodo de suspensión por esta infracción.

11. Negativa a someter una máquina a inspección. Cualquier equipo/piloto que se niegue a entregar inmediatamente su máquina a los oficiales del evento de la BRL o que se niegue a permitir el examen o la medición de los componentes de una , estará estas normas.
12. No volver a entrar en la pista en un punto lo más cercano posible al punto en el que el corredor abandonó la pista o reducir la velocidad después de abandonar la pista, y al hacerlo obtener una ventaja.
13. Recibir cualquier forma de ayuda exterior prohibida.
14. No respetar y acatar inmediatamente las banderas/faros de advertencia u otras señales. o. No asistir a las reuniones o sesiones informativas de los pilotos.
15. No asistir a las entrevistas o ruedas de prensa posteriores a la carrera.
16. Conducir en cualquier momento de forma que ponga en peligro a otros pilotos, a los oficiales o al público.
17. Apuestas un participante sobre el resultado de cualquier carrera de la BRL.
18. Provocar o intentar provocar la interrupción de una carrera. A discreción de la BRL, un piloto que haya provocado intencionadamente una bandera roja podrá ser excluido de la reanudación de la carrera en cuestión.
19. Incumplimiento por parte de un fabricante/distribuidor de los requisitos de homologación.
20. Cualquier otro acto o acción que la BRL considere perjudicial para deporte del motociclismo.

A3. Equipoinfracciones y sanciones

Esta sección trata de las infracciones de las normas de equipamiento. Independientemente de que una motocicleta haya superado las inspecciones previas, el cumplimiento de todas las normas de equipamiento aplicables debe realizarse en la inspección posterior a la carrera. Si se descubre que una motocicleta ha infringido las normas de equipamiento, se considerará que lo ha hecho durante toda la carrera. Al pasar una motocicleta por técnica, la BRL no garantiza que dicha motocicleta cumpla con todas las reglas. Cada participante y piloto de las competiciones de la BRL asume toda la responsabilidad por cualquier infracción de las normas de equipamiento que afecte a su motocicleta.

A3.1 Los gastos de equipamiento se dividen en dos categorías:

1. Categoría 1 - Una infracción del equipamiento que podría mejorar potencial o efectivamente las prestaciones de una motocicleta utilizada en competición.
2. Categoría 2 - Violaciones de todos los equipos.

A3.2 Impugnación de motocicletas y componentes:

1. La BRL podrá incautar motocicletas o componentes hasta 45 días después de un evento en el que dichas motocicletas o componentes hayan sido utilizados en competición, para permitir a la BRL realizar inspecciones y pruebas detalladas.
2. En caso de recurso, la BRL podrá retener la custodia del material incautado hasta que finalice el proceso de recurso.
3. Si se determina que una pieza infringe las normas de la BRL, la BRL podrá retenerla indefinidamente para impedir su uso en futuras competiciones.

A4. Sanciones

En función de la gravedad de la infracción, la violación de las normas y reglamentos de la BRL puede dar lugar a una sanción. La BRL, a su entera discreción, está autorizada y puede imponer dicha sanción, incluyendo pero sin limitarse a una o más de las siguientes, sin ningún orden en particular:

1. Advertencia
2. Libertad condicional
3. Fino
4. Pérdida de la selección de la red de arranque
5. Deducción por posición final
6. Penalización de tiempo
7. Pérdida total o parcial de puntos o vueltas
8. Pérdida total o parcial del premio en metálico
9. Descalificación de uno o más eventos
10. Suspensión de uno o varios eventos
11. Caducidad de la entrada
12. Pérdida de credenciales de serie/evento
13. Cualquier otra medida disciplinaria que el BRL considere oportuna.

A5. Protestas

A5.1 Salvo exclusión específica, los inscritos y los pilotos pueden presentar protestas sobre cualquier cuestión relativa a una prueba en la que hayan participado. Tales cuestiones pueden incluir, pero no se limitan a, la conformidad de una máquina con estas reglas o la elegibilidad de un piloto.

A5.2 Existen dos tipos de protestas: técnicas y administrativas. Las protestas técnicas se refieren a la legalidad de las motos y componentes utilizados en competición. Todas las demás protestas se definirán como administrativas.

A5.3 Cada protesta debe presentarse por separado y por escrito. Cada protesta debe especificar la infracción de la regla o procedimiento de la BRL alegada y debe ir acompañada de una tasa de presentación. Para una protesta técnica, la tasa de presentación es de 1.000 euros; para todas las demás protestas, la tasa de presentación es de 500 euros.

A5.4 La publicación de los resultados provisionales inicia el periodo de protesta de 30 minutos.

A5.5 La **decisión** final sobre la oportunidad de una protesta corresponderá a la BRL y será definitiva para todos los interesados.

A5.6 **No** se aceptarán protestas que se refieran a la decisión de BRL sobre el calendario y la puntuación.

A5.7 No se aceptarán **protestas** sobre las decisiones de los oficiales de la BRL con respecto a la interpretación de las reglas de la BRL relativas a los procedimientos de carrera. Dichas decisiones incluyen, pero no se limitan a, el establecimiento de las parrillas y la asignación de las posiciones de salida; el inicio de la carrera; los saltos de salida; el control de las motocicletas; la decisión de retrasar, detener o acortar una carrera; el establecimiento de las parrillas de reinicio; la exhibición de banderas; la evaluación o no evaluación de las penalizaciones, incluidas las penalizaciones por posición final, vuelta o tiempo; y las descalificaciones, ya sea de una sola prueba o de toda la prueba.

A5.8 La BRL tomará decisiones sobre todas las protestas tan pronto como sea posible. Si no es posible tomar una decisión inmediata, la BRL puede permitir que un piloto protestado compita bajo las siguientes condiciones

protesta. En tales casos, retendrá el pago de todas las adjudicaciones y cantidades afectadas hasta que se resuelva la protesta.

A5.9 Una vez presentada, la protesta no podrá retirarse sin la autorización de la BRL.

A5.10 **Cualquier gasto** legítimo **que** la BRL pueda incurrir como resultado de una protesta deberá ser abonado por la parte que presente la protesta, y la BRL podrá exigir por adelantado a la parte que presente la protesta un depósito suficiente para cubrir dichos gastos. No obstante, si la protesta es estimada, la parte reclamante deberá reembolsar dichos gastos.

A5.11 Si la BRL resuelve una protesta a favor de la parte reclamante, el importe de la protesta será reembolsado a la parte reclamante.

A5.12 Si la BRL resuelve una protesta a favor de la parte protestada, se quedará con la tasa de protesta y elaborará un informe escrito. Sin embargo, en el caso de una protesta técnica que implique el desmontaje o la medición de un motor, la parte protestada tendrá derecho a la tasa de protesta.

ANEXO B:

Procedimientos de prueba de combustible

B1. El BRL tiene autoridad exclusiva para dirigir la administración de las pruebas de combustible, que pueden llevarse a cabo en cualquier momento durante el transcurso de un evento.

B2. Los criterios de selección de las máquinas de las que se tomarán las muestras quedarán a la entera discreción de la BRL. Las motocicletas seleccionadas para el muestreo y ensayo de combustible se colocarán en la zona de incautación.

B3. Contenedores para muestras:

1. Deben estar limpios y contruidos con un material robusto, no reactivo al combustible e impermeable.
2. Debe ser precintable.
3. Debe disponer de un dispositivo de identificación.

B4. La extracción de combustible de las máquinas se realizará directamente del depósito de combustible y someterá a una prueba inicial de combustible.

B5. Si una muestra de combustible no supera la prueba inicial, se recogerán tres (3) muestras de prueba de cada máquina seleccionada. Los recipientes se precintarán inmediatamente y se identificarán con la máquina de la que se haya tomado la muestra.

B6. Esta información debe consignarse en el Certificado de Toma de Muestras de Combustible BRL, que debe certificar la fecha, el lugar y la hora de la toma de la muestra, la identidad de la máquina de la que se tomó la muestra y la identidad de su piloto.

B7. Las muestras (A, B y C) deben permanecer bajo el control de la BRL. El piloto o un representante del participante/piloto/equipo debe firmar el certificado de la muestra de carburante reconociendo que se ha tomado una muestra, y el participante o piloto debe recibir una copia del certificado.

1. La muestra A y su certificado se enviarán por servicio urgente al laboratorio de pruebas oficial que determine el BRL, donde se comprobará la muestra cumple las especificaciones del combustible de acuerdo con los procedimientos científicos habituales.
2. La BRL conservará la muestra B y su certificado y los enviará al laboratorio para su análisis si se comprueba que la muestra A no cumple las especificaciones del combustible.
3. Los resultados de estas pruebas deberán adjuntarse a la copia del laboratorio del certificado de la muestra de combustible y entregarse a la BRL tan pronto como sea posible una vez obtenidos los resultados.
4. muestra C será conservada por el BRL para futuras pruebas si fuera necesario.
5. Tras recibir el informe del laboratorio de que una o varias muestras de combustible no cumplen las normas, la BRL informará al participante o piloto y le impondrá una sanción.
6. El concursante sólo podrá solicitar una nueva prueba para verificar los resultados. La repetición de la prueba correrá a cargo del concursante.
7. Si después de la segunda prueba se comprueba que el combustible sigue siendo no conforme, el competidor no podrá apelar los resultados ni la penalización impuesta por la BRL.
8. El laboratorio de ensayo independiente, al emitir los resultados del ensayo, también debe verificar que las muestras se recibieron en buen estado y con el precinto intacto.

ANEXO C:

Glosario

Se adoptan las siguientes definiciones y abreviaturas para su uso en el presente Reglamento.

Aftermarket. Producido por un fabricante o fabricante distinto del fabricante original del equipo.

Carrocería. Asiento/sección trasera, paneles de carrocería y guardabarros.

CC.(acrónimo) Centímetros cúbicos

Inspector técnico jefe. Oficial responsable de la inspección de las motocicletas y del cumplimiento del equipamiento antes, durante y después de un evento, así como de otros procedimientos técnicos y de equipamiento.

Cilindrada. Volumen barrido por el pistón en cada carrera.

Descalificación. La pérdida de todos los premios obtenidos en todas las competiciones durante el evento.

Evento. una carrera que consiste en una serie de competiciones

Parrilla.Zona de salida de una carrera

Hole Shot. Primer piloto en la primera curva

Fabricante. El fabricante original de una motocicleta (no el distribuidor).

Modelo. Referencia a un año concreto y a un nombre asignado por los fabricantes a determinadas motocicletas.

Motocicleta. Vehículo de dos ruedas, propulsado por un solo motor, destinado a la competición.

OEM. (acrónimo) Originalequipmentmanufacturer (fabricante original de equipos)

Resultados oficiales. Un listado del orden de llegada final de un evento emitido por puntuación después de que el período de protesta de 30 minutos haya expirado.

Paddock: zona designada principalmente para el mantenimiento de las motocicletas de competición inscritas en el evento. También puede incluir una zona de estacionamiento para el transporte de motocicletas y vehículos de apoyo.

Participante. Todo piloto, mecánico, club, asociación, empresa, promotor y cualquier otra persona que participe o esté relacionada de alguna manera con una prueba de la BRL.

Pit Crew. Mecánicos y/o asistentes

Zona designada directamente adyacente a la pista de carreras que puede incluir zonas de parada y de señalización. El acceso está limitado a mecánicos, oficiales o personas con credenciales de acceso a la pista.

Resultados provisionales. Un listado inicial del orden de llegada de un evento emitido por la puntuación inmediatamente después del final de la carrera.

Promotor: cualquier persona o grupo de personas, empresa, sociedad o club que organice o produzca un acontecimiento.

Clasificarse. Pasar a una prueba final mediante una clasificación cronometrada o una posición final de carrera clasificatoria.

Carrera clasificatoria. Una carrera preliminar que puede utilizarse para la eliminación o para determinar las posiciones de salida de la carrera.

Carrera. Una serie de competiciones celebradas durante un evento, incluidas las carreras cronometradas de clasificación y consolación.

Corredor. En este documento, "corredor" se refiere al individuo y/o equipo que participa en la BRL, tal y como se indica en los campos de información de la inscripción a la carrera asociados con la inscripción a la BRL.

Director de regata. Oficial responsable de la gestión y dirección general de todas las competiciones y actividades de carreras, interpretaciones de reglas, inscripciones en eventos, protestas y penalizaciones.

Posición en carrera. Posición de un corredor en la distancia recorrida con respecto al líder de la carrera.

Pista de carreras. La superficie de competición propiamente dicha y las zonas de escurritía, además del pit road, la parrilla y una pista de pruebas (cuando se disponga de ella), junto con cualquier otra zona en la que se permita la conducción de motocicletas de competición.

Cualquier persona que compita en un circuito durante una prueba.

Los oficiales proporcionarán toda la información sobre el cronometraje y los resultados de la carrera.

Zona de señalización. Zona de acceso restringido para que los mecánicos hagan señales a los ciclistas y/o realicen tareas de asistencia mecánica.

Zona de parada. Lugar donde se reúnen los pilotos y las máquinas antes del inicio de una prueba.

Existencias. Piezas fabricadas y entregadas por el OEM, que son idénticas a las piezas instaladas en la motocicleta por el OEM antes de la venta al por menor.

Este término se refiere a las nuevas piezas OEM que sustituyen a las antiguas para aumentar la seguridad o la durabilidad, pero no para mejorar el rendimiento.

Suspensión (con referencia a las sanciones). La pérdida de todos los derechos a competir como piloto o participar como miembro de un equipo de boxes durante un periodo determinado.

Inspector técnico. Técnico que inspecciona las motocicletas y el equipamiento de los pilotos que participan en una prueba.

Clasificación cronometrada. Carrera contrarreloj de un piloto individual. Las vueltas se cronometran electrónicamente para cada piloto para determinar el orden de clasificación.

Transpondedores. Dispositivo electrónico oficial de puntuación para los eventos. Los oficiales de carrera montan los dispositivos en las motocicletas durante la inspección técnica. Los dispositivos envían señales electrónicas a la oficina de puntuación permitiendo la captura de información precisa de cronometraje mediante la cual se determinan los resultados de la carrera.