

# Reglamento Copa2T 2010 Club2T y Deccla / MAC

## Índice

Reglamento Copa2T 2010 Club2T y Deccla / MAC .....	1
Índice.....	1
Reglamento Copa 2T 2010 .....	2
Puntuación.....	3
Categorías .....	4
Categoría 125cc Sport Production/125 Producción .....	4
Categoría Sport Production/Producción >125 cc. ....	4
Categoría Open/Abierta .....	4
Reglamento técnico.....	5
Generalidades.....	5
Normas Y Disposiciones Generales .....	5
Reglamento De Carrera .....	8
Licencias.....	8
Pilotos .....	8
Equipamiento De Pilotos.....	8
Inscripciones .....	8
Asignación de boxes. ....	8
Verificaciones Administrativas.....	8
Verificaciones Técnicas .....	8
Briefing.....	9
Comportamiento de los pilotos en pista.....	9
Comportamiento En Pit Lane .....	10
Comportamiento En Boxes .....	10
Cambio De Motocicleta.....	10
Repostaje De Carburante .....	11
Entrenamientos .....	11
Equipos clasificados para la carrera. ....	11
Procedimiento De Salida .....	11
Interrupción de la carrera - nueva salida.....	11
Neutralización De La Carrera .....	11
Llegada.....	12
Clasificaciones Finales.....	12
Suspensión O Aplazamiento.....	12
Procedimiento Sancionador .....	12
Reclamaciones.....	12

## Reglamento Copa 2T 2010

La Copa 2T organizada por el Club2T con la experiencia e infraestructura de DECCLA y MAC en la organización, pretende ser una serie de carreras a lo largo del 2010 donde aficionados que quieren correr con motos de 2 tiempos puedan hacerlo con la premisa y el fin de que todos van a divertirse y a disfrutar de manera segura de sus motos.

Está previsto que la Copa 2T cuente con 3 carreras durante el 2010.

Las carreras están reservadas exclusivamente a motocicletas de velocidad de ciclo 2 tiempos, con cilindrada mínima de 125 cc. y cualquier año de fabricación.

Las motocicletas participantes en las Copa 2T 2010, carreras organizadas por DECCLA/MAC y el Club2T, se agruparán en las siguientes categorías:

- 125cc Sport Production / 125cc Producción
- Open / Abierta
- Sport Production / Producción

Todas las cuestiones relativas a estas normativas y disposiciones técnicas y de seguridad son competencia exclusiva del Comité técnico DECCLA/MAC.

Este reglamento solo se aplica a los eventos organizados directamente por DECCLA/MAC y no es extensible a otros campeonatos y manifestaciones deportivas donde DECCLA/MAC no es competente.

Todas las motocicletas participantes tendrán que respetar las normas técnicas y de seguridad detalladas a continuación.

Un inspector técnico tendrá potestad sobre las decisiones técnicas y de seguridad. Cualquier motocicleta participante en un evento organizado por DECCLA/MAC tendrá que ser verificada previamente y declarada apta conforme al reglamento. En casos de no-conformidad la organización tendrá la potestad de denegar la salida a pista.

Toda la información actualizada sobre la Copa 2T puede encontrarse en:

[www.club2t.org](http://www.club2t.org)  
[copa2t@club2t.org](mailto:copa2t@club2t.org)

[www.deccla.com](http://www.deccla.com)  
[info@deccla.com](mailto:info@deccla.com)

Toda duda o aclaración respecto al reglamento DECCLA puede dirigirse al Comité técnico a la dirección [copa2t@club2t.org](mailto:copa2t@club2t.org)

### **Puntuación**

La puntuación se otorgara por piloto, y será según la siguiente tabla,

- 1º clasificado - 25 puntos
- 2º clasificado - 22 puntos
- 3º clasificado - 20 puntos
- 4º clasificado - 18 puntos
- 5º clasificado - 16 puntos
- 6º clasificado - 15 puntos
- 7º clasificado - 14 puntos
- 8º clasificado - 13 puntos
- 9º clasificado - 12 puntos
- 10º clasificado - 11 puntos

Y así hasta llegar al 20º clasificado que tendrá 1 punto.

En cada carrera, todas las categorías comparten la pista, pero puntúan separadamente para la categoría a la que pertenecen.

En cada carrera se celebrara tres podios, donde los clasificados 1º, 2º y 3º de cada categoría obtendrán un trofeo.

Otros patrocinadores de la Copa 2T aportarán regalos a participantes, ganadores y finalistas.

Para más detalles, consultar la web [www.club2t.org](http://www.club2t.org)

El vencedor de la Copa 2T 2010 de cada categoría será el piloto o pilotos que obtengan el mayor numero de puntos, en caso de empate decidirán las victorias, si persiste el empate las mejores clasificaciones y si aun persistiera el empate, decidiría la mejor posición en la ultima carrera celebrada.

El vencedor absoluto de la Copa 2T, el 2º y 3º clasificado final de cada categoría, obtendrán trofeos acreditativos.

## **Categorías**

### **Categoría 125cc Sport Production/125 Producción**

Motor: 2T de 125cc de serie.

La preparación del motor es libre en su interior, respetando siempre el límite de cilindrada.

Los modelos que pueden participar en esta categoría deberán ser motocicletas de velocidad de 125cc y 2 tiempos fabricadas en serie y homologadas para su uso en vías públicas. Esto incluye todas las versiones de Aprilia RS125, Cagiva Mito 125, Yamaha TZR 125, NSR125 y similares, siempre que cumplan este reglamento técnico en otros apartados.

La moto debe mantener la estética general del modelo original.

Cualquier modificación de importancia respecto al modelo original (ejemplo: basculantes especiales, aumento de cilindrada, escapes, cilindros, culatas, embragues diferentes, etc.) tendrá que estar debidamente documentada y puede ser motivo de clasificación en la categoría Open. Este criterio queda reservado a la Organización.

### **Categoría Sport Production/Producción >125 cc.**

Motor: 2T con cilindrada mayor que 125cc y sin límite máximo de cilindrada.

La preparación del motor es libre en su interior, respetando siempre el límite de cilindrada del modelo de moto del que se trate.

Los modelos que pueden participar en esta categoría deberán ser motocicletas de velocidad de más 126cc y 2 tiempos fabricadas en serie y homologadas para su uso en vías públicas. Esto incluye todas las motos de 250cc, 350cc, 500cc, etc. siempre que cumplan este reglamento técnico en otros apartados.

La moto debe mantener la estética general del modelo original.

Cualquier modificación de importancia respecto al modelo original (ejemplo: basculantes especiales, escapes, cilindros, culatas, embragues diferentes etc.) tendrá que estar debidamente documentada y puede ser motivo de clasificación en la categoría Open. Este criterio queda reservado a la Organización.

### **Categoría Open/Abierta**

Motor: 2T con cilindrada mayor que 125cc y sin límite máximo de cilindrada.

La preparación del motor es libre en su interior y exterior.

Esto incluye todas las motos de Gran Premio FIM (125cc, 250cc o 500cc) y motos con modificaciones importantes que no puedan ser incluidas en las categorías 125cc Producción y Producción. Esto incluye a motos con kits de aumento de cilindrada, chasis especiales, motores diferentes, prototipos, motos artesanales, etc. La inclusión en esta categoría queda en última instancia reservada a la Organización.

**IMPORTANTE: Una moto puede ser excluida si la Organización considera que puede suponer peligro para el resto de los participantes, debido a su estado o características. En el caso de motos artesanales, de pequeña cilindrada o con características especiales, consultar a la Organización antes de formalizar la inscripción.**

## Reglamento técnico

### Generalidades

Motor	Obligatoriamente de ciclo 2 Tiempos La preparación del motor es libre, en las categorías de Producción y debe mantenerse el modelo de motor y cilindrada. En categorías producción a fin de mantener una igualdad y fomentar la participación, sólo se permiten los combustibles que se puedan adquirir en cualquier surtidor, para uso comercial. No se permite gasolinas de competición ni con aditivos especiales.
Llantas y neumáticos	Se permite cualquier medida. Se admite el uso de slicks o neumáticos específicos de competición en todas las categorías. Un cambio de medida excesiva en ambas categorías de Producción puede significar que la moto pase a clasificar en categoría Open.
Frenos, horquilla, carburador y chasis	Se permite cualquier medida. Un cambio en este elemento en categorías Producción o 125 Producción puede significar que la moto pase a clasificar en categoría Abierta si así se considera por parte del Comité Técnico.
Dorsal	Al menos tiene que estar presente en el frontal de la moto y uno en cada lado, y tendrán que ser los asignados por la Organización

### Normas Y Disposiciones Generales

- Los dorsales deben verse con claridad.
- Los dorsales deberán ser de **dos cifras máximo**.
- La organización se reserva el derecho de asignar los dorsales a cada piloto para toda la temporada. Se puede solicitar un dorsal para una o todas las carreras al rellenar el formulario de inscripción. Para su adjudicación se sigue la siguiente puntuación:
  1. Dorsal de la posición clasificada en la misma categoría el año 2008: 10 puntos
  2. Socio en vigor del Club2T: 10 puntos
  3. Mismo dorsal el año 2008: 5 puntos
  4. Primero en formalizar y pagar inscripción con ese dorsal: 2 puntos
  5. Segundo en formalizar y pagar inscripción con ese dorsal: 1 punto

El dorsal se asignará a aquel con mayor número de puntos en caso de disputa.

- Es obligatorio el desmontaje de intermitentes, espejos, y matricula.
- Se permiten eliminar los soportes del chasis innecesarios o que no se usen; se deben suprimir obligatoriamente: el caballete lateral y/o central, los estribos del pasajero, el portaequipajes, los retrovisores, faros y pilotos y las barras de protección.

- **IMPORTANTE:** Solo se permitirá agua como líquido refrigerante.
- Es obligatorio el precintado con alambre de los tapones y tornillos que accedan a espacios ocupados o bañados por aceite y líquidos de refrigeración. Las verificaciones técnicas incluirán revisión en todos los casos de estos circuitos.



- Todos los manguitos o tubos de líquidos tendrán que estar en excelente estado y encontrarse debidamente acoplados y cerrados con abrazaderas de metal o precinto metálico.
- Los tubos de respiradero o desvaporizadores tendrán que terminar en uno o más recipientes de una capacidad mínima de 250 cc., montado en posición vertical para todas las categorías.
- Todas las manetas deberán tener su terminación en bola redondeada.
- El mando de gas deberá de volver automáticamente a su posición de cierre.
- Las palancas de cambio y freno, así como las estriberas, deberán tener sus bordes redondeados, sin cantos vivos.
- Pipa de dirección, basculante y rodamientos de rueda sin holguras.
- Los semimanillares no harán tope con el depósito, es necesario que lleven sus topes.
- Todas las motocicletas tendrán que montar un cubre-cadenas (Aleta de Tiburón) de seguridad en la parte inferior del basculante, a la altura de la corona posterior, como está predispuesto por la normativa FIM.



- Todas las motocicletas deberán montar un cortacorriente de seguridad de fácil accesibilidad una vez en marcha.
- No se permiten monos de cuero de dos piezas. Deben ser monos de una pieza o de dos COSIDOS profesionalmente (NUNCA con cremallera)

- Deberán precintarse: los ejes anterior y posterior de la moto, así como los tornillos de anclaje de las pinzas de freno.



- Tanto en depósitos de chapa, como de cualquier otro material, deberán contar con espuma interior abundante.
- El casco tiene que ser del tipo integral y estar homologado FIM para carreras (cierre de doble anilla). No se permite el uso de cascos con cierre automático.
- En general y apelando al sentido común de todos los participantes, se ruega revisen los neumáticos y que estos estén en correcto estado de funcionamiento, así como el estado general de la motocicleta y del propio equipamiento de seguridad (mono, guantes, casco y botas).

## **Reglamento De Carrera**

### **Licencias**

Podrán participar en la misma los pilotos en posesión de Licencias homologadas por la R.F.M.E. del año en curso o tramitadas a través de la Federación Territorial correspondiente para esta prueba: JUNIOR-SENIOR-VETERANO.

### **Pilotos**

Cada piloto competirá con una moto. En el caso de sustitución antes de la carrera, deberá comunicarse a la Organización. Si la moto de sustitución pertenece a diferente categoría puntuará en la que le corresponda. Todas las motos han de estar verificadas.

### **Equipamiento De Pilotos**

Durante el desarrollo de la Competición, los pilotos deberán ir provistos de casco, guantes, botas y llevar un mono de cuero (u otro material homologado) de una sola pieza o dos piezas COSIDOS (NUNCA de cremallera); toda indumentaria deberá ir perfectamente cerrada o abrochada. Todo el equipamiento tendrá que respetar la homologación de los Reglamentos Técnicos de la FIM. En caso de inclemencias climatológicas los pilotos podrán colocarse prendas contra el frío o el agua encima de los elementos anteriormente mencionados.

### **Inscripciones**

Toda la información detallada y los formularios para realizar la inscripción están disponibles en la siguiente página web:

[www.club2t.org](http://www.club2t.org)

### **Asignación de boxes.**

Dado que el número de Boxes es limitado, los pilotos tendrán que compartir el espacio de los mismos a fin de que cada uno de los pilotos pueda disponer de box. La organización realizará la distribución de los mismos comunicando a los pilotos cual les corresponde. No se garantiza que todos los pilotos cuenten con uno. En el caso de que no sea así se intentará que se compartan gastos entre varios pilotos de esta Copa 2T.

### **Verificaciones Administrativas**

- Las verificaciones administrativas se realizarán de acuerdo con el Cuadro Horario en la Oficina de Carrera del Circuito.
- Los pilotos deberán presentar Licencia en vigor y DNI. En el momento que hayan pasado la verificación y se haya comprobado la inscripción, le serán entregadas las acreditaciones, ficha de verificación técnica, etc.

### **Verificaciones Técnicas**

- Las verificaciones técnicas preliminares tendrán lugar en el espacio reservado para ello en el Circuito. Se informará del lugar destinado para ello en las verificaciones administrativas.
- Se revisarán todos los apartados especificados en el Reglamento Técnico existente. Pasarán verificación técnica preliminar también el equipamiento de los pilotos.

- La organización podrá pasar cuantas verificaciones técnicas estime oportunas durante el desarrollo de la competición, y si existiese cualquier tipo de infracción ésta sería sancionada con la expulsión. En el caso de producir anomalías o deficiencias no fundamentales, se obligará a los participantes a solventarlas antes de volver a la carrera. Se excluirán de la Carrera todas aquellas motocicletas no presentadas en verificación técnica, así como las que no superen la verificación.

### **Briefing**

- Según el cuadro horario de carrera y antes de los entrenamientos oficiales de carrera se realizara un BRIEFING, el cual es obligatorio para todos los pilotos participantes, se controlara la asistencia mediante firma. La no asistencia al Briefing será motivo de exclusión de la prueba, a juicio de la organización y Dirección de Carrera.

### **Comportamiento de los pilotos en pista**

- Dado que el carácter de la prueba es el de proporcionar fundamentalmente diversión a sus participantes, y potenciar así el uso de motos de 2T y carreras en circuito, los comportamientos antideportivos o excesivamente agresivos con otros participantes serán advertidos y si se reincide, sancionados.
- Todo aquel que toque, tire o asuste a otro participante puede ser expulsado de inmediato, si la organización lo cree oportuno.
- Es necesario acatar las órdenes de los controles de pista.
- No ir en grupos y esperando a amigos. Intentar hacer la misma trazada de la moto que llevamos delante. No habrá grupos con monitor.
- Si un piloto ve o escucha a otra moto que le quiere adelantar y le quiere dejar pasar, es recomendable dejarle la trazada buena sin movimientos bruscos.
- Si a un piloto le va a adelantar otro más rápido, al que no ha visto, ni oído llegar, es recomendable continuar sin abrir ni cerrar la trazada.
- En caso de avería o caída es obligatorio salirse rápidamente de la pista, carril adicional, tierra o césped. Los controles de pista nos dirán lo que tenemos que hacer.
- Si la moto pasa a reserva o se apaga por avería, se señalizará levantando un brazo, que vamos a detenernos.
- Se señalizará también el regreso al pit line, levantando el brazo.
- Es importante el respeto siempre a los demás, pensando que no todos tienen ni el mismo nivel de conducción, ni la misma moto.
- Si un piloto rueda tras otro piloto y alcanzan a un tercero, se recomienda que se guarde el turno para adelantar, esperando a que el primer piloto adelante antes.
- Toda maniobra en pista en el sentido inverso al de carrera está prohibida.
- En caso de accidente o de avería, el piloto deberá inmediatamente dirigir su motocicleta fuera de la pista donde no represente peligro alguno para el desarrollo normal de la Competición. Si cuenta con material a bordo para su reparación podrá realizar esta in situ. En el caso contrario, deberá seguir las órdenes del Comisario de Puesto y esperar a su traslado a los boxes mediante un vehículo de la organización, desde donde podrá reemprender la Carrera siempre que sea autorizado a salir por la organización.
- En pista, está prohibido totalmente que cualquier persona se acerque a una motocicleta parada en el Circuito, a excepción del piloto conductor, los Comisarios de Pista, el Director de Carrera o los Oficiales de Pista.

- El Director de Carrera o sus adjuntos podrán detener una motocicleta, cuyo piloto haya cometido una infracción sancionada con la exclusión o cuyo estado pueda constituir un serio peligro para el propio piloto o el resto de participantes. Una bandera negra y el dorsal de la Motocicleta mostrados en la línea de llegada indicarán al piloto que debe detenerse. Los motivos de esta decisión serán comunicados posteriormente al piloto.

### **Comportamiento En Pit Lane**

- Durante el desarrollo de la Competición sólo podrán permanecer en boxes y Pit-Lane las personas cuya permanencia esté debidamente justificada y acreditada.
- La velocidad máxima en el Pit-Lane es de 40 km/hora, excederla es motivo de exclusión de la prueba a juicio de la Organización o Dirección de Carrera.
- No se podrán instalar en la zona del Pit-Lane, elementos que dificulten la circulación fluida de las Motocicletas o de las personas.
- Está terminantemente prohibido fumar, encender fuego o depositar recipientes de gas en la zona de boxes o Pit Lane.
- 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.
- Sólo se permiten las siguientes asistencias sobre motocicletas en el área de trabajo del Pit Lane: repostaje de combustible, repostaje de aceite, operaciones de mantenimiento y reglajes externos. Otras intervenciones supondrán una reparación y deberán realizarse en el interior del box. En el caso de que una intervención sobre la moto suponga un derrame de líquidos, aceite o combustible sobre el suelo del Pit Lane, la motocicleta no podrá ser puesta en marcha hasta haber limpiado perfectamente tanto la motocicleta como la zona afectada.
- Los pilotos que se dirijan al final del Pit Lane para dirigirse a la pista deberán observar las señales del semáforo de salida, y al entrar a pista controlar el paso de otras motocicletas.

### **Comportamiento En Boxes**

- En las paradas en el box o Pit Lane, el piloto deberá parar el motor de la motocicleta.
- En el caso de parada para realizar cualquier maniobra que pueda suponer una reparación, repostaje o cualquier otra acción, el motor tendrá que estar parado, en caso contrario el piloto recibirá una sanción por parte de los comisarios de la prueba.
- Cada tres o cuatro boxes correlativos se situará un inspector de boxes que se presentará a los Jefes de Equipo. Todas las incidencias, reparaciones etc. deberán ser comunicadas por los jefes de Equipo al inspector asignado.
- La puerta de acceso a Pit Lane permanecerá siempre abierta, por el contrario la del Paddock deberá permanecer siempre cerrada. Todo cambio de aceite y limpieza del motor se realizará sobre un recipiente y dentro del box.

### **Cambio De Motocicleta**

Está permitido el cambio de motocicleta por una con características técnicas acordes al reglamento técnico de la prueba, siempre que la primera tenga una avería no solucionable y sea confirmado por la Organización de la prueba. Al cambiar de moto, es responsabilidad del piloto o su equipo asegurarse el cambio del Transponder de cronometraje a la moto que continua en competición. Para efectuar el cambio de moto, las dos han de estar en el box. La vuelta a la carrera de la moto sustituida será motivo de descalificación.

### **Repostaje De Carburante**

No se permite el repostaje de carburante durante la carrera. Los repostajes durante entrenamientos tienen que estar de acuerdo a este reglamento.

### **Entrenamientos**

Los entrenamientos se desarrollarán de acuerdo al Horario establecido. El número de Pilotos autorizados a participar simultáneamente en entrenamientos estará definido por la Normativa de cada Circuito.

### **Equipos clasificados para la carrera.**

El número de Pilotos autorizados a tomar salida en la carrera estará definido por la Normativa de cada Circuito. El orden de salida se establecerá una vez que hayan finalizado los entrenamientos cronometrados.

### **Procedimiento De Salida**

La salida se realizará en parrilla, en filas de 4.

El procedimiento es el siguiente:

- Se sale de boxes
- Se realiza la vuelta de reconocimiento
- Se posiciona cada cual en parrilla, en cada posición habrá una placa con el dorsal
- Se retiran placas
- Se realiza la vuelta de calentamiento
- Se vuelve a la posición, las filas permanecen señaladas
- Se pone semáforo en rojo
- Al apagarse se produce la salida
- La carrera es a 12 vueltas, que serán marcadas por la dirección de carrera
- En el caso de llegar con retraso a la parrilla de salida deberá tomar la salida retardada desde la línea del Pit Lane, o en el último lugar de la parrilla.

Este procedimiento de salida, así como el número de vueltas de cada prueba puede sufrir modificaciones que serán comunicadas por la Organización o Dirección de Carrera a su debido momento.

### **Interrupción de la carrera - nueva salida.**

Si por causa de fuerza mayor, se interrumpiera la Carrera, habiéndose desarrollado más de un 75% de la misma, se daría por finalizada.

En el caso contrario se procedería a una nueva salida con el mismo orden de parrilla que se estableció para la primera. La clasificación se haría con la suma de vueltas totales de las dos mangas.

### **Neutralización De La Carrera**

Si durante la carrera se produjese un incidente, condiciones atmosféricas, accidente grave o cualquier otra causa que comprometiera la seguridad o hiciese imposible el desarrollo normal de la misma, el director de carrera podrá decidir la neutralización utilizando un vehículo de seguridad (SAFETY CAR). Cuando este vehículo entre en pista, encenderá las luces amarillas y a partir de ese momento todos los puestos de control mostrarán **bandera blanca con el cartel SC o bandera amarilla**. El vehículo de seguridad con sus rotativos destellantes encendidos se incorporará al circuito siempre desde la salida del pit lane, sin importar donde se encuentra el líder de la carrera. **Todos los pilotos se alinean detrás del vehículo de seguridad y todo adelantamiento está prohibido durante la presencia en pista del Safety Car**. Cuando el director de carrera considere que las causas

que originaron la neutralización han sido solucionadas, ordenara el Safety Car retirarse, este saldrá de pista por la entrada al pit-line, **los adelantamientos están aun prohibidos hasta que el safety car abandone la pista y los pilotos traspasen la línea donde el director de carrera muestre la bandera verde.** Serán causa de penalización todos los adelantamientos que se realicen durante la intervención del Safety Car.

### **Llegada**

Cuando se cumplan 11 vueltas (en el caso de ser 12 el total) el director de Carrera mostrará el cartel de 1 vuelta y a su término, en la línea de llegada la bandera a cuadros al paso del piloto de la motocicleta que figure en cabeza.

### **Clasificaciones Finales**

La clasificación se establecerá en orden al mayor número de vueltas completadas hasta la bajada de la bandera a cuadros y una vez contabilizadas las penalizaciones. Serán condiciones imprescindibles para clasificarse:

- 1: Franquear la línea de llegada un máximo de 6 minutos después de que la primera motocicleta haya recibido el banderazo de llegada.
- 2: Cubrir una distancia mínima no inferior al 75% de la recorrida por el piloto vencedor.

En el caso de que varias motocicletas, al término de la carrera, se encuentren en la misma vuelta, la clasificación se establecerá teniendo en cuenta el orden de paso de los participantes en la vuelta completa precedente al cumplimiento del tiempo fijado para la carrera.

### **Suspensión O Aplazamiento**

La organización se reserva el derecho, si circunstancias excepcionales la obligan a ello, a suspender o aplazar la Prueba, sin obligación de indemnización a los participantes devolviéndose los derechos de inscripción a los concursantes, a excepción de aquellos que estuvieran conformes con una segunda fecha señalada, dando cuenta inmediata a las autoridades Federativas sobre dicha circunstancia.

### **Procedimiento Sancionador**

Si algún piloto cometiese alguna infracción, el director de carrera le mostraría el cartel de "Stop & Go" o "Pit Lane" con su dorsal.

### **Reclamaciones**

Cualquier reclamación, sea Deportiva o Técnica, deberá efectuarse de acuerdo con lo que especifica el Código Deportivo de la R.F.M.E y sus Anexos de Velocidad.