



CAMPEONATO DE ESPAÑA DE SUPERMOTO
REGLAS DE LA COMPETICIÓN

Cambios 2022:

Versión:	Aplicada el:	Artículos modificados:
0	01.01.22	<p data-bbox="587 371 1098 434"> Cambio de Denominación del Campeonato Cambio de Denominación del Reglamento </p> <p data-bbox="587 477 1353 613"> Reglas Deportivas de la Competición: 038.2; 038.2.1; 038.5.1; 038.5.2; 038.5.4; 038.6.1; 038.7.7; 038.8; 038.10; 038.14.2; 038.15; 038.16.2; 038.17; 038.17.2; 038.18; 038.19; </p> <p data-bbox="587 656 1034 719"> Reglas Técnicas (Clases PRO y ROAD): 2.13; 2.15; 2.17; </p> <p data-bbox="587 761 1315 824"> Reglas Técnicas (Clases SM 65/85 ROAD y SM 65/85 TIERRA): 3; 3.1; 3.4; 3.8; 3.20; 3.27; </p> <p data-bbox="587 866 1031 929"> Reglas Técnicas (Clase PIT-MOTARD): Nueva clase y categorías </p>

Obligaciones y Condiciones Generales

Todos los pilotos, el personal de los equipos, los Oficiales, organizadores, así como todas las personas que por sus atribuciones estén implicadas en la competición de este Campeonato de España, se comprometen, en su nombre y en el nombre de sus representantes y empleados, a respetar todas las disposiciones de:

1. REGLAMENTO DEPORTIVO DE LA RFME
2. REGLAMENTO DE DISCIPLINA DEPORTIVA DE LA RFME
3. **REGLAS DE LA COMPETICIÓN**

Los cuales, son completados y modificados periódicamente.

Todas las personas anteriormente mencionadas pueden ser sancionadas conforme a las disposiciones de los Reglamentos de este Campeonato de España (denominado en adelante **“Reglas de la Competición”**).

Estas Reglas pueden ser traducidos a otros idiomas, siendo en texto oficial en español el que prevalecerá en caso de conflicto concerniente a su interpretación.

Las referencias al género masculino en el presente documento se hacen únicamente con fines de simplicidad, y se refieren también al género femenino, excepto cuando el contexto lo requiera de otra manera.

Le corresponde al equipo la responsabilidad de asegurarse que todas sus personas vinculadas tienen el compromiso de respetar todas las normas de las presentes Reglas de la Competición. La responsabilidad de los pilotos, o de cualquier otra persona que se ocupe de una motocicleta inscrita en la competición, en lo que concierne a respetar las presentes Reglas de la Competición, es conjunta y solidariamente comprometida con la de su equipo.

CODIGO ANTIDOPAJE

Todas las personas participantes deben cumplir en todo momento con la normativa de la Asociación Española de Protección de la Salud en el Deporte y el Código de Antidopaje de la Federación Internacional de Motociclismo, siendo susceptibles de ser sancionadas conforme a sus disposiciones.

ÍNDICE GENERAL

- [REGLAS DEPORTIVAS DE LA COMPETICIÓN](#)
- [REGLAS TÉCNICAS \(Clases PRO y ROAD\)](#)
- [REGLAS TÉCNICAS \(Clases SM 65/85 ROAD y SM 65/85 TIERRA\)](#)
- [REGLAS TÉCNICAS \(Clase PIT-MOTARD\)](#)
- [ANEXO CRONOMETRAJE](#)

REGLAS DEPORTIVAS DE LA COMPETICIÓN

038.1.-TITULO Y GENERALIDADES

038.1.1.-[Normas RFME para los Organizadores](#)

038.2.-CLASES

038.2.1.-[Categorías](#)

038.2.2.-[Competiciones Suplementarias](#)

038.3.-CIRCUITOS

038.3.1.-[Especificaciones del Circuito](#)

038.3.2.-[Seguridad](#)

038.3.3.-[Parque de Corredores/Paddock](#)

038.3.4.-[Parrilla de Salida](#)

038.3.5.-[Inspección](#)

038.4.-OFICIALES

038.4.1.-[Jurado. Su composición](#)

038.4.2.-[Presidente del Jurado](#)

038.4.3.-[Director de Carrera](#)

038.5.-PILOTOS

038.5.1.-[Licencias y edades](#)

038.5.2.-[Participación](#)

038.5.3.-[Inscripciones](#)

038.5.4.-[Números de Dorsal](#)

038.6.-ENTRENAMIENTOS

038.6.1.-[Entrenamientos](#)

038.6.2.-[Orden de la parrilla de salida en la Competición](#)

038.6.3.-[Día de la Competición. Entrenamientos libres](#)

038.6.4.-[Briefing](#)

038.7.-DÍA DE LA COMPETICIÓN -Carreras-

038.7.1.-[Zona de Pit Lane](#)

038.7.2.-[Procedimiento de salida](#)

038.7.3.-[Adelantamiento en la salida](#)

038.7.4.-[Medios de propulsión](#)

038.7.5.-[Conducta durante los entrenamientos o carrera](#)

038.7.6.-[Cambio de motocicleta](#)

038.7.7.-[Control de ruido después de una manga o entrenamiento](#)

038.8.-COMPETICIONES

038.9.-DETENCIÓN DE UNA MANGA

038.10.-ASISTENCIA EXTERIOR

038.11.-SEÑALES OFICIALES

038.12.-CRUCE DE LA LINEA DE CRONOMETRAJE (META)

038.13.-CRONOMETRAJE Y CONTROL DE PASOS

038.14.-RESULTADOS

038.14.1.-[En una manga](#)

038.14.2.-[En una prueba](#)

038.15.-CRITERIOS DE PUNTUACION LOS CAMPEONATO DE ESPAÑA/ COPAS DE ESPAÑA / TROFEOS NACIONALES

038.15.1.-[Mínimo de competiciones puntuables](#)

038.15.2.-[Mínimo de participantes](#)

038.16.-RECLAMACIONES

038.16.1.-[Reclamación sobre asuntos deportivos](#)

038.16.2.-[Reclamación sobre asuntos técnicos](#)

038.16.3.-[Reclamación sobre carburantes](#)

038.16.4.-[Recurso de apelación](#)

038.17.-PREMIOS Y TROFEOS

038.17.1.-[Entrega de Trofeos en el evento](#)

038.17.2.-[Entrega de Trofeos al final del Campeonato](#)

038.18.-CAMPEONATO DE CLUBS O ESCUDERIAS

038.19.-CAMPEONATO DE MARCAS

038.1.- TITULO Y GENERALIDADES

La RFME convoca para el presente año el Campeonato de España de Supermoto, que se regirá por su propio Reglamento Deportivo, por el de la FIM y por las siguientes normas, así como por las disposiciones complementarias que puedan ser debidamente aprobadas. Serán disputados en las competiciones y fechas que se señalen en el Calendario Deportivo Motociclista, pudiendo participar en la misma los pilotos con las licencias que se mencionan, estando dotada de los Trofeos y Premios que se indican.

038.1.1.- Normas RFME para los Organizadores

El Organizador de las competiciones puntuables debe cumplir las normas RFME obligatorias estipuladas para dicho campeonato.

Los reglamentos particulares de todas las competiciones puntuables para este Campeonato, deberán ser enviados con un mes de antelación, como mínimo, a su fecha de celebración para su reglamentaria aprobación por la RFME.

Toda competición cuyo Reglamento Particular no se reciba dentro de este plazo será considerada como suspendida.

038.2.-CLASES

-PRO

-ROAD

-SM 65/85 ROAD

-SM 65/85 TIERRA

-PIT-MOTARD

038.2.1.-Categorías

Las Categorías de la clase PRO reconocidas son las siguientes:

- SM-PRO Campeonato de España
- SM-JUNIOR Campeonato de España
- SM-Máster30 Trofeo Nacional

Las Categorías de la clase ROAD reconocidas son las siguientes:

- SM-ROAD **Campeonato de España**
- SM-250 ROAD Trofeo Nacional
- SM-ROAD +30 Trofeo Nacional

Las Categorías de la clase **SM 65/85 ROAD** reconocidas son las siguientes:

- **SM-65 ROAD** Copa de España
- **SM-85 ROAD** Copa de España

La Categoría **ÚNICA** de la clase **SM 65/85 TIERRA** reconocida es la siguiente:

- **SM 65/85 TIERRA** **Copa de España**

Las Categorías de la clase PIT-MOTARD reconocidas son las siguientes:

- PIT-MOTARD **Trofeo Nacional**
- PIT-MOTARD Sub18 **Trofeo Nacional**

038.2.2.- Competiciones Suplementarias

El programa de una Competición puntuable para el Campeonato de España de Supermoto, puede comprender, entre otras, competiciones suplementarias territoriales, nacionales o internacionales.

Las mangas puntuables para el Campeonato de España de Supermoto tendrán carácter FIM y/o FIM EUROPA, permitiéndose la participación de pilotos extranjeros, teniendo éstos opción a premios y a puntos para el Campeonato.

038.3.- CIRCUITOS

Las manifestaciones del Campeonato de España de Supermoto deberán estar organizadas en circuitos que previamente hayan sido inspeccionados y aprobados por la RFME.

038.3.1.- Especificaciones del Circuito

Un circuito de Supermoto se realizará sobre una superficie mixta de aproximadamente un 80% de zona de asfalto y de un 20% máximo de zona de tierra o superficie varia fuera de carretera, a excepción de las clases SM-ROAD y **SM 65/85 ROAD** que NO tendrán zona fuera de carretera. Por ello, el circuito tendrá que estar preparado para no tener la necesidad de entrar en la zona de tierra o superficie varia fuera de carretera.

En el caso de que algún circuito no pudiese cumplir estos porcentajes, éste será examinado por los técnicos de la RFME, a fin de dar la autorización al Club Organizador para la disputa en el trazado propuesto.

El circuito no deberá ser inferior a 800 m., ni superior a 3 km. Su anchura en el punto más estrecho no deberá ser inferior a 8 m. (anchura utilizable), con excepción de la recta de salida y la primera curva, cuya anchura deberá tener una zona utilizable de 10 m.

De existir un espacio vertical libre entre la pista y todo obstáculo por encima de ésta, no debe ser inferior a 3 m.

Están prohibidos los saltos múltiples (dobles, triples, etc.). La distancia entre los montículos debe ser como mínimo de 30 m. (desde la cúspide de uno hasta la cúspide del siguiente). Serán como máximo tres (3) y la altura máxima de éstos será de 2 m. Deberán tener una zona de ataque al salto plano de 4 m. como mínimo y una zona de recepción igualmente plana de 6 m. como mínimo. Se situarán en recta y con buena visibilidad.

Los peraltes de apoyo en la parte de materiales naturales están permitidos.

Los organizadores tienen la responsabilidad de proveer todas las instalaciones y personal con el fin de asegurar un desarrollo eficaz de la manifestación, así como observar las estipulaciones reflejadas en el Pliego de Condiciones.

038.3.2.- Seguridad

Las zonas de salida y llegada, el parque cerrado, así como todos los lugares que rodeen el recorrido, donde esté permitida la estancia de público, deberán estar protegidas por vallas, las cuales deberán ser lo bastante altas y sólidas para contener al público.

En las zonas reservadas a los corredores, mecánicos, señalizadores, representantes de la industria y de la prensa, está prohibida la presencia de animales de compañía.

El circuito deberá estar protegido en todo su trazado por vallas que impidan al público el acceso a la pista.

En las zonas de peligro, como son las escapatorias de curvas, éstas serán de 2 m. de altura y deberá asegurarse que el público no invada estas zonas. Además, deberá colocarse un cartel avisador perfectamente legible de ZONA PELIGROSA, y su prohibición de invadirlas.

Deberá estar prevista una zona de seguridad de 1 m. de anchura a cada lado de la pista, excepto en los lugares peligrosos, en los cuales la anchura deberá ser la necesaria para asegurar la protección del público y de los corredores. En casos excepcionales, el Director de Carrera podrá autorizar una medida inferior en puntos determinados de la pista.

La seguridad de la pista estará delimitada por protecciones absorbentes (balas de paja) en todo el exterior de la pista, reforzando con doble altura las curvas y dobles muros en caso de ser necesario.

Se instalarán, alrededor de todos los obstáculos peligrosos, balas de paja u otro material absorbente de impactos, para proteger a los pilotos.

La zona no asfáltica deberá estar delimitada por jalones flexibles que sobresalgan 50cm. y cinta que debe atarse con nudo a cada jalón. Estos jalones deben ser de material frágil o flexible, o de madera que rompa fácilmente y que no represente ningún peligro para los pilotos.

La zona interna de las curvas deberá estar protegida por neumáticos, colocados en sentido horizontal, unidos unos con otros, con el fin de que al tocarlos no invadan la pista. De la misma forma se obrará en las chicanes o bien por medio de protecciones absorbentes de baja altura.

La pista debe estar libre de piedras y las que pudiesen salir durante la competición, deben ser retiradas,

Las banderolas que caigan por el impacto de los pilotos deberán ser repuestas de inmediato por personal del Club Organizador con el fin de no alterar al trazado de la pista.

Si es necesario, la zona de tierra, debe ser regada adecuadamente con días de antelación a las competiciones y nunca después de los entrenamientos libres de cada día, salvo en casos excepcionales, para asegurar condiciones de pista normales y para proteger al público y a los pilotos contra el polvo.

Será obligatoria la presencia de Fuerzas de Orden Público competente en el lugar de la celebración de la prueba (Policía Local, Guardia Civil, etc...).

038.3.3.- Parque de Corredores / Paddock

El Club Organizador habilitará espacio suficiente para albergar a todos los pilotos, así como la colocación de servicios.

El parque de corredores debe tener un acceso directo a la zona de salida y protegido con vallas (aconsejable 1,70 m.). Tendrá espacio suficiente para las verificaciones administrativas y técnicas (protegido de las inclemencias meteorológicas) dotados de mesas y sillas.

Debe estar equipado de instalaciones adecuadas (sanitarias, puntos de luz, agua, duchas, servicios, etc.) en perfecto estado de funcionamiento.

Dentro del parque de corredores, todo vehículo, incluidas las motocicletas de competición, deberán circular lentamente, quedando prohibida la circulación reiterada de los mismos.

Los organizadores deberán asegurar una distribución racional de las plazas del parque para los vehículos. La RFME es el único que tiene derecho a reservar sitio en el parque de corredores, así como la distribución del mismo.

Queda terminantemente prohibida la circulación de las motocicletas de competición fuera del parque de corredores y del circuito. El piloto que incumpla esta norma será el único responsable de las acciones a que hubiere lugar.

Se deberá respetar, obligatoriamente, el SILENCIO en el Parque de Corredores desde las 23,00 horas de la noche precedente de la Competición, hasta las 7.00 horas.

De existir en el circuito toma eléctrica en funcionamiento, se prohibirá el uso de generadores en el periodo de tiempo anteriormente citado. De no existir ésta, los generadores se situarán a una distancia tal que éstos no perturben el descanso de sus ocupantes.

Queda terminantemente prohibido enchufar a la red eléctrica del circuito, las máquinas eléctricas de lavar.

Los grifos de agua solamente podrán ser utilizados para el llenado de los depósitos de los camiones.

Se prohíbe enchufar las máquinas de lavar directamente en los grifos.

Estará prohibido lavar las motocicletas en el parque de corredores si el organizador dispone de un emplazamiento especial a tal efecto, quedando a criterio del Jurado de la Prueba si dicho emplazamiento reúne las condiciones necesarias.

Al infractor de las normas dictadas en este artículo, se le aplicará una sanción económica cuya cuantía será propuesta al Jurado, por el Presidente del mismo (mínimo 30 €), que serán abonadas en el acto, antes de tomar la salida.

038.3.4.- Parrilla de salida

Se colocará obligatoriamente sobre la zona de asfalto siempre que NO sea en la zona fuera de carretera, aunque esta fuera de asfalto.

Se conformará de la siguiente manera:

- El número de puestos por línea de salida será de 3.
- La "pole position" deberá estar colocada en el extremo exterior derecho si la primera curva es a izquierdas y en el exterior izquierdo si la primera curva es a derechas. Deberá estar pintada 2 m. retrasada con respecto a la línea de llegada de cronometraje (antena receptora cronometraje).
- En la misma línea de salida se dejará 1 m. como mínimo, a cada lado de cada una de las motocicletas y cada puesto se retrasará 1 m. con respecto a su precedente.
- Los emplazamientos de las líneas pares deberán estar emplazados entre las posiciones de las líneas impares.

- Un espacio de 4 m. debe separar a cada una de las líneas, esta distancia debe ser medida entre la primera posición de una línea y la primera de la línea siguiente.
- La posición de las motocicletas en la línea de salida se indicará con un trazo blanco pintado sobre el suelo (50 cm. x 5 cm.).
- El número total de puestos a pintar sobre la línea de salida será de 33.

038.3.5.- Inspección

Cada circuito en el que se desarrollen competiciones puntuables para el **RFME** Campeonato de España de Supermoto deberá ser inspeccionado por el órgano técnico competente designado por la RFME, quien emitirá el informe correspondiente para su aprobación o no, según proceda.

Toda solicitud de inspección irá dirigida a la RFME y deberá ir acompañada de un plano exacto a escala 1/1000 de la pista, del parque de pilotos y de cuantas instalaciones sean necesarias, con indicación de todas las dimensiones.

El plano debe indicar el emplazamiento de las unidades de primeros auxilios, ambulancias, oficina de carrera, puestos de cronometraje, verificaciones administrativas y técnicas, aseos, pre-parque, parque cerrado, etc... Así como los puestos de señalización de curvas.

038.4.- OFICIALES

038.4.1.- Jurado. Su composición

En todas las competiciones, el Jurado debe componerse, como mínimo, de un Presidente y de dos Comisarios Deportivos con derecho a voto. El Presidente del Jurado y un miembro de éste serán nombrados por la RFME; el otro miembro del Jurado será nombrado por la organización.

038.4.2.- Presidente del Jurado

El Presidente del Jurado será nombrado por la RFME.

En caso de igualdad de votos emitidos por los miembros del Jurado, el voto de su Presidente será dirimente.

El Presidente del Jurado podrá convocar reuniones de Jurado, a las que podrán asistir, sin derecho a voto, las siguientes personas:

- El Director de Carrera.
- El Comisario Técnico.
- El Cronometrador.
- Los miembros de la Junta Directiva de la RFME.
- Los miembros de la Comisión Delegada de la Asamblea General de la RFME.
- El Delegado de la RFME. (en el caso de que no sea el Presidente del Jurado).
- Todas aquellas personas que sean requeridas por parte del Presidente del Jurado.

038.4.3.- Director de Carrera

Es nombrado por el Organizador, de mutuo acuerdo con la RFME y debe estar en posesión de la licencia en vigor de Cargo Oficial Homologada con la titulación de Comisario Deportivo y Director de Carrera.

La Dirección de Carrera debe permanecer completamente operativa hasta el final de tiempo previsto para la presentación de reclamaciones. Asimismo, y durante este periodo de tiempo, deberán permanecer en el circuito, a disposición del Director de Carrera y del Jurado de la misma, los oficiales, comisarios y equipo médico.

El club nombrará un adjunto al Director de Carrera.

038.5.- PILOTOS

038.5.1.- Licencias y edades

Las licencias permitidas para participar y puntuar en cualquiera de los Campeonatos, Copas y Trofeos RFME son las siguientes:

- Licencia Homologada (anual o de 1 evento).
- Licencia Nacional de cualquier Federación Europea.

- Licencia FIM EUROPA (u otra Continental).
- Licencia FIM

Los pilotos de cualquier nacionalidad provistos de licencia FIM, licencia FIM EUROPA (u otra Continental) o licencia nacional de cualquier país europeo afiliado a la FIM EUROPA, deberán obligatoriamente acompañar a ésta, un permiso de salida expedido por su Federación Nacional.

Licencias Homologadas de 1 evento: Durante la temporada, un piloto podrá tramitar hasta un máximo de 2 Licencias Homologadas de 1 evento para poder participar y puntuar en su categoría. A partir de la tercera prueba donde desee participar, deberá tener tramitada la Licencia Homologada anual.

Las edades de participación son:

CLASE	CATEGORIA	EDAD MINIMA	EDAD MAXIMA
PRO	SM-PRO	20	-
	SM-JUNIOR	15	20 (o que cumplan los 21 durante el año)
	SM-Máster30	30	-
ROAD	SM-ROAD	15	-
	SM-250 ROAD	13	17 (o que cumplan los 18 durante el año)
	SM-ROAD +30	30	-
SM 65/85 ROAD	SM-65 ROAD	8	11 (o que cumplan los 12 durante el año)
	SM-85 ROAD	10	14 (o que cumplan los 15 durante el año)
SM 65/85 TIERRA	SM 65/85 TIERRA	8	14 (o que cumplan los 15 durante el año)
PIT-MOTARD	PIT-MOTARD	18	-
	PIT-MOTARD Sub18	16	18 (o que cumplan los 19 durante el año)

038.5.2.- Participación

-Clase PRO

Un participante de esta Clase sólo podrá inscribirse y participar en una de las categorías de esta Clase (SM-PRO, SM-JUNIOR o SM-Máster30) y en su caso, en una de las clases complementarias que le autorice la RFME (siempre que cumpla con el resto de la normativa y teniendo en cuenta el participante, los problemas que pudiera derivar del horario, siendo solo su responsabilidad no retrasar el mismo, lo que conllevaría la exclusión de la prueba).

-Clase ROAD

Un participante de esta Clase sólo podrá inscribirse y participar en una de las categorías de esta Clase (SM-ROAD, SM-250 ROAD o SM-ROAD +30 o) pudiendo también participar en cualquiera otra de las clases eligiendo su categoría (siempre que cumpla con el resto de la normativa y teniendo en cuenta el participante, los problemas que pudiera derivar del horario, siendo solo su responsabilidad el no retrasar el mismo, lo que conllevaría la exclusión de la prueba).

-Clase SM 65/85 ROAD

Un participante de esta Clase sólo podrá inscribirse y participar en una de las categorías de esta Clase (**SM-65 ROAD o SM-85 ROAD**) pudiendo también participar en cualquiera otra de las clases eligiendo su categoría (siempre que cumpla con el resto de la normativa y teniendo en cuenta el participante los problemas que pudiera derivar del horario, siendo sólo su responsabilidad el no retrasar el mismo, lo que conllevaría la exclusión de la prueba)

-Clase SM 65/85 TIERRA

Un participante de esta Clase sólo podrá inscribirse y participar en la única categoría de esta Clase (SM 65/85 TIERRA) pudiendo también participar en cualquiera otra de las clases eligiendo su categoría (siempre que cumpla con el resto de la normativa y teniendo en cuenta el participante, los problemas que pudiera derivar del horario, siendo solo su responsabilidad el no retrasar el mismo, lo que conllevaría la exclusión de la prueba).

-Clase PIT-MOTARD

Un participante de esta Clase sólo podrá inscribirse y participar en una de las categorías de esta Clase (PIT-MOTARD o PIT-MOTARD Sub18) pudiendo también participar en cualquiera otra de las clases eligiendo su categoría (siempre que cumpla con el resto de la normativa y teniendo en cuenta el participante, los problemas que pudiera derivar del horario, siendo solo su responsabilidad el no retrasar el mismo, lo que conllevaría la exclusión de la prueba).

038.5.3.- Inscripciones

Los derechos de inscripción para los pilotos serán fijados por la Asamblea General de la RFME y publicados en su página web.

Las inscripciones y el pago de derechos correspondiente "EN PLAZO" deberán efectuarse a través de la página web de la RFME (www.rfme.com), hasta las 24 horas del LUNES anterior al de la competición.

Las inscripciones "FUERA DE PLAZO" se podrán realizar del mismo modo hasta las 24 horas del MIÉRCOLES anterior al de la competición. Estas inscripciones tendrán un recargo.

La no asistencia a una competición deberá ser comunicada a la RFME hasta el jueves anterior al de la celebración de la competición. La comunicación deberá efectuarse por escrito mediante e-mail a supermoto@rfme.com. Esta comunicación dará derecho a la devolución del importe de la inscripción, siempre que la misma sea debidamente justificada.

038.5.4.- Números de Dorsal

Para cada categoría de los Campeonatos/Copas de España y Trofeos Nacionales, los pilotos que deseen número fijo para toda la temporada, podrán elegirlo al realizar la inscripción, de acuerdo con las condiciones y criterios puntuales que establezca la RFME.

Los dorsales nº 1, nº 2 y nº 3 se reservarán para el Campeón, Subcampeón y tercer clasificado del año anterior. En el caso de las categorías que corren conjuntamente, se dará la siguiente preferencia:

- en la clase PRO a la categoría SM-PRO
- en la clase ROAD a la categoría SM-ROAD
- en la clase **SM 65/85 ROAD**, a la categoría **SM-85 ROAD**.

Los dorsales nº 1, nº 2 y nº 3 no podrán ser adjudicados este año a ningún piloto que participe en las categorías de las clases de nueva creación SM 65/85 TIERRA y PIT-MOTARD.

Los dorsales nº 1, nº 2 y nº 3 no podrán ser adjudicados a ningún otro piloto, en caso de que el titular de los mismos, solicitase otro distinto.

Se adjudicarán dorsales de una, dos o tres cifras.

En caso de que la RFME disponga de Sponsor Oficial, ésta se reservará el derecho de utilización publicitaria en los dorsales.

Las motocicletas deben exhibir el logotipo del campeonato en todas las placas porta números en la parte superior izquierda.

038.6.- ENTRENAMIENTOS

038.6.1.- Entrenamientos

No hay restricción de entrenamientos libres los días anteriores a la prueba.

Estarán autorizados, a criterio de la RFME y del organizador y en la forma que estos determinen, los entrenamientos libres para todos los participantes inscritos en la prueba.

Cada clase (PRO (con sus categorías) y ROAD (con sus categorías)), tendrá una sesión de entrenamientos libres de 15 minutos, **una sesión cronometrada de 20 minutos de duración** (en el caso de que exista un solo grupo) o de 15 minutos (en el caso de existir 2 o más grupos o separar alguna categoría) **y una manga de clasificación**, siendo obligatorio participar por lo menos en una de las sesiones.

Cada clase (SM 65/85 ROAD (con sus categorías) y SM 65/85 TIERRA (con su única categoría)) tendrán una sesión de entrenamientos libres de 15 minutos y una sesión cronometrada de 20 minutos (en el caso de que exista un solo grupo) o de 15 minutos (en el supuesto de dos grupos).

Para la clase PIT-MOTARD (con sus categorías) tendrán una sesión de entrenamientos libres de 15 minutos y una sesión cronometrada de 18 minutos.

Durante las tandas de entrenamientos cronometrados, el piloto que lo necesite, podrá acceder a la zona de mecánicos **(en el pit lane)** para reparar su motocicleta, **estando prohibido salir de esta zona. En caso de abandonar esta zona, no podrá retomar la tanda que se esté celebrando en ese momento.**

Por el carácter clasificatorio que tienen las tandas cronometradas y para poder tomar parte en las mangas de carrera, todos los pilotos deben tomar parte en los entrenamientos, al menos en una sesión, siendo obligatorio dar como mínimo 4 vueltas, incluidos los Warm-up. Si por razones diversas, un piloto no puede acreditar tiempo durante los entrenamientos cronometrados, éste podrá tomar parte en la carrera, entrando el último en la parrilla de salida, siempre y cuando haya dado un mínimo de 4 vueltas durante los entrenamientos libres, (o pueda demostrar que es conocedor del terreno), y no se alcance la **cantidad máxima de pilotos clasificados para ese** circuito el día de la competición.

Serán aceptados un máximo de 33 pilotos para las mangas, cuya selección se efectuará después de los entrenamientos cronometrados, en función de las posiciones obtenidas por éstos.

A efectos de clasificación para las mangas, se tomará el mejor tiempo de cada piloto en la sesión cronometrada y clasificatoria.

De existir grupos, pasarán a formar parte de la parrilla de salida para la carrera:

- a) Un grupo: Los 33 mejores tiempos.
- b) Dos grupos: Los 16 mejores tiempos de cada uno de ellos + el mejor tiempo de los restantes.
- c) Tres grupos: Los 11 mejores tiempos de cada uno de ellos.

Estas cantidades de clasificados pueden variar a consideración del Jurado de la Prueba en función de parámetros de seguridad o criterios puntuales climatológicos, etc. Será comunicado con anterioridad a los participantes del evento.

No se considerará clasificado todo aquel piloto que no haya conseguido un tiempo inferior al tiempo del primer clasificado de su grupo aumentado en un 25%.

Serán designados dos o tres pilotos reservas (según el número de grupos existentes: dos para las posibilidades A y B, tres para la posibilidad C) para su eventual participación en la competición.

Posibilidades:

A. Hasta 35 pilotos

Habrá un solo grupo de clasificación.

Serán clasificados los 33 pilotos más rápidos de los entrenamientos.

Pilotos de reserva

El primer piloto de reserva será el clasificado en el puesto 34º y el segundo piloto de reserva será el clasificado en el puesto 35º.

B. Más de 35 pilotos y hasta 70.

Habrá dos grupos de clasificación, A y B.

-a) Para la primera carrera del Campeonato: Los pilotos serán repartidos en los grupos A y B, según su clasificación en el Campeonato del año precedente y presentes en el evento: el mejor piloto presente participará en el grupo A, el segundo mejor presente en el grupo B, el tercer mejor piloto en el grupo A, y así sucesivamente. Para la distribución en estos grupos del resto de pilotos que no hayan obtenido ningún punto en el Campeonato del año precedente, se efectuará un sorteo.

-b) A partir de la segunda carrera: los pilotos serán repartidos en los grupos A y B, según su clasificación del año en curso y presentes en el circuito: el mejor piloto presente participará en el grupo A, el segundo mejor presente en el grupo B, el tercer mejor piloto en el grupo A, y así sucesivamente. Para la distribución en estos grupos del resto de pilotos que no hayan obtenido ningún punto en el Campeonato del año en curso, se efectuará un sorteo.

Serán clasificados los 16pilotos más rápidos de cada grupo + el mejor tiempo de los restantes.

Pilotos de reserva

El primer piloto de reserva será el corredor clasificado en el puesto 17º del Grupo A, y el segundo corredor de reserva será el clasificado en el puesto 17º del grupo B.

C. Más de 70 pilotos.

Habrán tres grupos de clasificación, A, B y C.

-a) Para la primera carrera del Campeonato: Los pilotos serán repartidos en los grupos A, B y C, según su clasificación en el Campeonato del año precedente y presentes en el evento: el mejor piloto presente participará en el grupo A, el segundo mejor presente en el grupo B, el tercer mejor piloto en el grupo C, el cuarto mejor piloto en el grupo A, y así sucesivamente. Para la distribución en estos grupos del resto de pilotos que no hayan obtenido ningún punto en el Campeonato del año precedente, se efectuará un sorteo.

-b) A partir de la segunda carrera: los pilotos serán repartidos en los grupos A, B y C, según su clasificación del año en curso y presentes en el circuito: el mejor piloto presente participará en el grupo A, el segundo mejor presente en el grupo B, el tercer mejor piloto en el grupo C, el cuarto mejor piloto en el grupo A, y así sucesivamente. Para la distribución en estos grupos del resto de pilotos que no hayan obtenido ningún punto en el Campeonato del año en curso, se efectuará un sorteo.

Serán clasificados los 11 pilotos más rápidos de cada grupo.

Pilotos de reserva

El primer piloto de reserva será el corredor clasificado en el puesto 12º del Grupo A, el segundo corredor de reserva será el clasificado en el puesto 12º del grupo B, y el tercer corredor de reserva será el clasificado en el puesto 12º del grupo C.

La decisión final de reemplazar a uno o varios pilotos de reserva para que pueda/n reemplazar a uno o varios corredores será tomada QUINCE minutos antes de la salida de cada manga.

Un piloto de reserva, que no haya sido autorizado a tomar la salida en la primera manga, puede hacerlo en cualquiera de las otras, si ello fuera necesario. Por otra parte, un piloto de reserva que ha tomado parte en la primera manga puede no ser autorizado a tomar parte en las restantes, si todos los pilotos clasificados se encuentran en la parrilla.

Serán tomados en consideración los tiempos de los corredores que finalicen su vuelta en los 5 minutos después del final de los entrenamientos.

En caso ex-aequo en los tiempos, será tomado en consideración el segundo mejor tiempo.

Durante los entrenamientos, la consulta entre los miembros de equipos y sus corredores estará limitada a la zona de **mecánicos**, ya que esta acción puede perjudicar el progreso de los otros corredores, por lo tanto, no se puede parar voluntariamente en la pista.

Se designará una ZONA DE MECÁNICOS en el PIT LANE para la función de señalización, siendo responsable el organizador del cumplimiento de esta norma. Los mecánicos deberán tener especial cuidado en no entorpecer la trayectoria de los participantes y abstenerse de mostrar pizarras con anotaciones no dirigidas a su piloto.

038.6.2.- Orden de la parrilla de salida en la Competición

El orden de los pilotos en la parrilla de salida quedará determinado por los resultados de los entrenamientos.

1 grupo de clasificación

Si solo ha habido un grupo de clasificación, los pilotos se colocarán uno detrás del otro, comenzando por el corredor más rápido. A continuación, el segundo más rápido, y así sucesivamente.

2 grupos de clasificación

Si ha habido dos grupos de clasificación, el piloto más rápido (independientemente de que éste sea del grupo A ó B) se colocará el primero en la parrilla, seguido del piloto más rápido del otro grupo.

--Ejemplos:

- **La "Pole" es del grupo A:**

Éste se colocará el primero en la parrilla de salida, seguido del piloto más rápido del grupo B, a continuación, por el segundo más rápido del grupo del piloto que ha obtenido la "Pole Position" (A), después del segundo más rápido del grupo B, y así sucesivamente.

- **La "Pole" es del grupo B:**

Éste se colocará el primero en la parrilla de salida, seguido del piloto más rápido del grupo A, a continuación, por el segundo más rápido del grupo del piloto que ha obtenido la "Pole Position" (B), después del segundo más rápido del grupo A, y así sucesivamente.

3 grupos de clasificación

Si ha habido tres grupos de clasificación, el piloto más rápido (independientemente de que éste sea del grupo A, B ó C) se colocará el primero en la parrilla, seguido del piloto que precede siguiendo el orden alfabético.

--Ejemplos:

- **La "Pole" es del grupo A:**

Éste se colocará el primero en la parrilla de salida, seguido del piloto más rápido del grupo B, seguido del piloto más rápido del grupo C, a continuación, por el segundo más rápido del grupo del piloto que ha obtenido la "Pole Position" (A), después del segundo más rápido del grupo B, después del segundo más rápido del grupo C, y así sucesivamente.

- **La "Pole" es del grupo B:**

Éste se colocará el primero en la parrilla de salida, seguido del piloto más rápido del grupo C, seguido del piloto más rápido del grupo A, a continuación, por el segundo más rápido del grupo del piloto que ha obtenido la "Pole Position" (B), después del segundo más rápido del grupo C, después del segundo más rápido del grupo A, y así sucesivamente.

- **La "Pole" es del grupo C:**

Éste se colocará el primero en la parrilla de salida, seguido del piloto más rápido del grupo A, seguido del piloto más rápido del grupo B, a continuación, por el segundo más rápido del grupo del piloto que ha obtenido la "Pole Position" (C), después del segundo más rápido del grupo A, después del segundo más rápido del grupo B, y así sucesivamente.

038.6.3.- Día de la Competición. Entrenamientos libres.

En carreras programadas a dos días, el día de la carrera, se organizará una sesión de entrenamientos libres (Warm-up) de 10 minutos para los pilotos clasificados y los de reserva.

El intervalo entre el final de estos entrenamientos y la salida de la primera manga debe ser de 30 minutos como mínimo.

038.6.4.- Briefing

Se establece la obligatoriedad de asistencia a un Briefing que tendrá lugar el día de los entrenamientos cronometrados y antes de que se celebren.

La no asistencia sin causa justificada supondrá una penalización de tres puestos en parrilla.

Una dispensa podrá ser acordada para un piloto por el Presidente del Jurado.

038.7.- DÍA DE LA COMPETICIÓN -CARRERAS-

038.7.1.-Zona de Pit Lane

Sera la zona previa al acceso a pista

No está permitido repostar a partir de la entrada de la motocicleta en Pit Lane / Parrilla

038.7.2.- Procedimiento de salida.

Se efectuará con el motor en marcha.

El Director de Carrera dará orden de formar la parrilla de salida.

A. 10 minutos antes de la salida de la carrera

Apertura de la salida de boxes para la vuelta de reconocimiento.

B. 5 minutos antes de la salida de la carrera

Se procederá al cierre de la salida de boxes

La vuelta de reconocimiento no es obligatoria. Los pilotos que decidan no participar en esta vuelta, pueden, bajo la supervisión de un Oficial y con el motor parado situar la motocicleta en su puesto de la parrilla de salida hasta 5 minutos antes del inicio de la vuelta de calentamiento.

Los pilotos que no estén situados en la parrilla de salida pueden tomar parte en la vuelta de calentamiento desde boxes siguiendo las indicaciones de los Oficiales que se encontrarán situados en la salida de boxes. Estos pilotos deberán iniciar el proceso de retirada de los dispositivos de calentamiento de sus neumáticos cuando el cartel de "3 minutos" sea presentado en la parrilla y a partir de ese momento no podrán tampoco cambiar neumáticos. Estos pilotos ocuparán el/los último/s puesto/s en parrilla.

Tras la vuelta de reconocimiento, los pilotos se situarán en el puesto que les corresponda en la parrilla de salida y podrán estar asistidos por un máximo de 3 personas incluida la persona que sostiene la sombrilla. Todas las personas presentes en la parrilla deberán estar provistas de un pase especial de "parrilla".

Los pilotos que tengan problemas durante la vuelta de reconocimiento pueden entrar en boxes para efectuar reglajes o reparaciones. En este caso, el piloto podrá tomar parte en la vuelta de calentamiento desde la salida de boxes. Estos pilotos ocuparán el/los último/s puesto/s en parrilla.

Los pilotos situados en la parrilla de salida podrán efectuar reglajes en su motocicleta o cambiar de neumáticos para adaptarlos a las condiciones de la pista. Los dispositivos para calentar neumáticos pueden ser utilizados en la parrilla, pero no está autorizado el uso de baterías u otros aparatos eléctricos en ésta (excepción: se permite en parrilla el uso de un generador portátil y autónomo de 2000w de potencia máxima, que solo puede dar servicio a una motocicleta, para alimentar los dispositivos calentadores de neumáticos. Este generador deberá colocarse en la parte posterior de la motocicleta).

Los trabajos sobre la motocicleta deben estar terminados en el momento de la presentación del cartel de "3 minutos". Tras la presentación de este cartel, los pilotos que precisen seguir con los mencionados trabajos deberán trasladar su motocicleta a boxes, en donde podrán continuar las tareas de reparación antes de que el cartel de "1 minuto" sea mostrado. Estos pilotos podrán tomar parte en la vuelta de calentamiento desde la salida de boxes. Estos pilotos ocuparán el/los último/s puesto/s en parrilla.

Está prohibido repostar en la parrilla de salida.

C. 3 minutos antes de la vuelta de calentamiento

Presentación del panel de "3 minutos" en la parrilla de salida.

Se debe iniciar, en este momento, el proceso de retirada de los dispositivos para el calentamiento de neumáticos en las motocicletas (generadores) situadas en la salida de boxes.

Los Oficiales de boxes y los de la parrilla de salida velarán por el cumplimiento de esta norma.

Todas las personas deben abandonar la parrilla de salida., salvo dos mecánicos por motocicleta, la persona encargada de la sombrilla, el equipo oficial de televisión y los Oficiales de parrilla indispensables.

A partir de ese momento nadie (excepto los Oficiales) está autorizado a volver a la parrilla de salida.

D. 1 minuto antes de la vuelta de calentamiento

Presentación del panel de "1 minuto" en la parrilla de salida.

Se debe iniciar, en este momento, el proceso de retirada de los dispositivos para el calentamiento de neumáticos en las motocicletas (generadores y calentadores) situadas en la parrilla de salida.

Todas las personas, excepto 1 mecánico por motocicleta, abandonarán la parrilla de salida bajo el control de los Oficiales de parrilla.

El mecánico ayudará lo más rápidamente posible a poner en marcha la motocicleta y abandonará rápidamente la parrilla.

E. 30 segundos antes de la vuelta de calentamiento

Presentación del panel de "30 segundos" en la parrilla de salida.

Todos los pilotos deben estar en sus correspondientes posiciones de la parrilla de salida con los motores de sus motocicletas en marcha.

En este momento está prohibida toda ayuda de los mecánicos.

Los pilotos que no hayan conseguido arrancar su motocicleta deberán abandonar la parrilla y dirigirse a boxes donde podrán intentar arrancar su motocicleta. Estos pilotos podrán tomar la salida a la vuelta de calentamiento desde la salida de boxes.

No podrán utilizar los calentadores de neumáticos ni podrán hacer un cambio de neumáticos.

F. 2 minutos antes de la salida de la carrera

Salida de la vuelta de calentamiento.

La vuelta de calentamiento no es obligatoria.

Los pilotos tomarán la salida a la vuelta de calentamiento desde la primera línea hasta la última cuando el Director de Carrera ordene a su fila la salida con una bandera roja.

Los pilotos iniciarán una vuelta, sin restricción de velocidad.

Una vez todos los pilotos hayan sobrepasado el final de boxes, los que se encuentren situados en la salida de dichos boxes, serán autorizados a tomar la salida mediante la apertura de la entrada a pista y, 15 segundos más tarde, se cerrará de nuevo, y un Oficial con una bandera roja cerrará la salida a pista.

Una vez finalizada la vuelta de calentamiento los pilotos se colocarán en sus respectivas posiciones en la parrilla de salida (incluidos los que hayan tomado la salida a esta vuelta desde boxes, los cuales ocuparán el/los último/s puesto/s en parrilla), con la rueda delantera de su motocicleta situada en la línea de fondo y entre las líneas de los costados que definen su situación en la parrilla y con el motor en marcha.

Un Oficial estará situado en la línea de salida, en el centro de la pista, con una bandera roja.

Todos los pilotos que lleguen a la parrilla, podrán, si lo desean, dirigirse a boxes para tomar la salida desde allí.

Todos los pilotos que tengan problemas con su motocicleta durante la vuelta de calentamiento deben dirigirse a boxes para su reparación.

Todo piloto que, una vez situado en la parrilla de salida, se le pare el motor o tenga problemas con su motocicleta, debe seguir sobre ella y levantar el brazo. En caso de producirse el problema una vez dada la salida, el piloto debe permanecer igualmente sobre la motocicleta levantando el brazo. El oficial correspondiente a la línea donde se produce el problema y los de las líneas posteriores agitarán las banderas amarillas.

Está prohibido retrasar el procedimiento de salida por otras causas que no sean las mencionadas.

Un Oficial situado al final de la parrilla agitará una bandera verde.

El Oficial de salida dará la orden para que se retire a un lado de la pista el Oficial que se encuentra situado en la línea de salida con la bandera roja.

Se encenderá la luz roja en el semáforo de salida y entre los 2 y 5 segundos siguientes se apagará, siendo ésta la señal para la salida. Un vehículo de seguridad podrá seguir a las motocicletas durante la primera vuelta.

Si tras la salida de la carrera, a un piloto se le para el motor de su motocicleta, recibirá la ayuda de los Oficiales de parrilla mediante empuje a lo largo de la pista para intentar arrancar el motor.

Tras un tiempo razonable y si el motor no se pone en marcha, los Oficiales empujarán la motocicleta hasta los boxes, donde los mecánicos pueden ayudarle a ponerla en marcha.

Tras la salida y una vez los pilotos hayan superado el final de boxes, los que se encuentren preparados para tomar la salida diferida (desde boxes), lo harán una vez el Oficial retire la bandera roja abriendo la salida a pista.

Si existe algún problema en la parrilla que afecte a la seguridad de la salida, un comisario agitará una bandera amarilla en la línea de salida, se presentará un panel con la leyenda "SALIDA RETRASADA" y se procederá a encender una luz amarilla intermitente. En este caso, los pilotos deben parar sus motores y se autoriza la ayuda de un mecánico por piloto en la parrilla de salida. El procedimiento de salida se reiniciará con el panel de "3 minutos" y se efectuará una nueva vuelta de calentamiento. La distancia de la carrera se reducirá en 1 minuto en caso de que la duración sea a tiempo y de 1 vuelta si está programada por vueltas.

Todo piloto o equipo que, por su comportamiento en la parrilla de salida, sea responsable de retrasar los procedimientos de salida o de provocar una salida retrasada, puede ser sancionado con la Exclusión.

038.7.3.- Adelantamiento en la salida

Se entiende que hay anticipación a la señal de salida cuando hay desplazamiento de la motocicleta en el momento en el que las luces rojas del semáforo están encendidas. El Jurado de la Prueba decidirá la sanción a imponer.

La penalización será un "Stop & Go" de 5 segundos.

Será el Director de Carrera quien, mediante un panel, le notifique al piloto la sanción. Este panel será mostrado durante 3 vueltas y permanecerá expuesto a la vista de todos los pilotos durante esas 3 vueltas. A su vez la sanción será comunicada por megafonía para conocimiento de su equipo (si la hubiese).

En el caso de que el Jurado de la Prueba lo estime oportuno por diversos motivos (categorías inferiores, diseño del circuito, etc...), tras informar a los participantes, esta sanción será sustituida por 20 segundos a sumar en el tiempo total empleado por el piloto en su manga.

038.7.4.- Medios de propulsión

Durante la carrera, las motocicletas solamente podrán desplazarse por su propia fuerza motriz, los esfuerzos musculares de su piloto o la fuerza de la gravedad.

038.7.5.- Conducta durante los entrenamientos o carrera

- Los pilotos deben obedecer las indicaciones señalizadas mediante banderas.
- Los pilotos deben comportarse de una manera responsable que, deliberadamente, no represente ningún peligro para los demás competidores o participantes, tanto en la pista como en los boxes, antes, durante y después de la carrera.
- Los pilotos únicamente deben circular por la pista y por la zona de boxes. En caso de abandono accidental de la pista, podrán volver a la misma, prudentemente, por el mismo lugar por donde la abandonaron, y en caso de imposibilidad, por el punto más próximo por donde se produjo dicho abandono y que no represente ninguna ventaja. Los Oficiales pueden ayudar al piloto a retirar su motocicleta.
- Si un piloto tiene la intención de abandonar, debe situar su motocicleta en una zona que no represente peligro, y siempre siguiendo las indicaciones de los Oficiales, los cuales pueden ayudar al piloto a retirar su motocicleta.
- Si un piloto se encuentra con problemas en su motocicleta y como consecuencia de ellos debe retirarse de los entrenamientos o de la carrera, debe abandonar la pista y colocar su motocicleta en un lugar seguro siguiendo las indicaciones de los Oficiales, y en ningún caso debe intentar proseguir por la pista con el objeto de alcanzar la zona de boxes.
- En el caso de los pilotos que circulan a velocidad reducida por la pista para dirigirse a boxes, deben circular lo más separados posible de la zona ideal de trazada.
- Los repostajes se efectuarán siempre con el motor parado. Nunca se podrá repostar la motocicleta en el Pit-Lane, en la parrilla o en la pista.
- Está terminantemente prohibido que los pilotos transporten a otra persona en la motocicleta, ya sea por la pista como por la zona de boxes.
- Está prohibido circular en sentido contrario al de la marcha, a menos que esto se haga bajo la indicación de un Oficial.
- No es posible la transmisión de ningún tipo de señal desde una motocicleta en marcha a ninguna persona o receptor, salvo las señales del emisor del cronometraje de la carrera, de los sistemas denominados "lap timer", (siempre que no sean prohibidos expresamente por el cronometraje de la prueba) y de los mensajes que, mediante la presentación de un panel, le son mostrados desde boxes a los corredores.
- Está prohibido pararse en pista durante el transcurso de los entrenamientos y carrera.
- Los ensayos de salida durante los entrenamientos están sólo autorizados siempre que esta práctica no represente peligro para los demás pilotos y/o para uno mismo y una vez concluida la sesión de entrenamientos y solo junto al cartel de ensayo de salida posicionado en un lateral del circuito.
- Durante los entrenamientos, la consulta entre los miembros de equipos y sus corredores estará limitada a la zona de reparaciones, por lo tanto, está terminantemente prohibido parar voluntariamente en la pista.
- Todos los pilotos, durante los entrenamientos o carrera, así como sus acompañantes (mecánicos, responsable de menores, etc.) observarán un comportamiento correcto, tanto con otros pilotos como con mecánicos, cargos oficiales y público en general. De no ser así, el responsable será el piloto, y, será contra éste, sobre el recaigan las acciones ó sanciones que estime oportunas la RFME.
- Todas las carreras serán definidas como en "MOJADO" por lo cual ninguna carrera será interrumpida por cambios en las condiciones climatológicas.
- Todo piloto que vaya sobre su motocicleta deberá ir provisto con la indumentaria apropiada (mono, casco, etc.). Queda expresamente prohibido cualquier indumentaria encima del mono de protección, a excepción del mono de plástico transparente para el agua en caso de lluvia y del que provea el organizador (como chalecos con dorsales y

publicidad del evento si fuera el caso), o aquella prenda que, superpuesta al mono, quede ceñida a éste y previa autorización de la RFME.

- Asimismo, cualquier otra prenda o indumentaria que no sea de uso habitual hasta el momento, tendrá que ser revisada y aceptada (o prohibida) por el Jurado de la Prueba con la asistencia del Comisario Técnico y del Director de Carrera.
- Ninguna persona, que no sea el piloto, podrá pilotar una motocicleta de competición.
- Queda terminantemente prohibido el uso de pendientes, collares, colgantes, piercings, etc....
- Cualquier infracción a este artículo podrá ser sancionado económicamente con una cantidad mínima de 30€, hasta la EXCLUSIÓN.

038.7.6.- Cambio de motocicleta

Está prohibido el intercambio de motocicletas entre pilotos.

Solo está permitida la verificación de una motocicleta por piloto en todas las Clases.

038.7.7.-Control de ruido después de una manga o entrenamiento

Después de finalizada cada manga, se les podrá efectuar un control de sonido de acuerdo con lo establecido en las Reglas Técnicas a varias motocicletas elegidas al azar, pudiéndosele efectuar este control a más motocicletas si así lo solicitara Dirección de Carrera o el Comisario Técnico.

Los límites máximos autorizados después de la manga están reflejados en los artículos [2.16](#), [3.20](#) y [3.19](#) de las Reglas Técnicas de cada clase.

Si alguna motocicleta sobrepasa el límite establecido, será sancionado el piloto con la pérdida de 3 puestos en la manga o entrenamiento en cuestión.

De acuerdo con la normativa en vigor, el piloto tiene la posibilidad de cambiar sus silenciosos teniendo que ser estos siempre controlados, por consiguiente, el equipo técnico debe de estar disponible durante la totalidad del desarrollo de la prueba.

038.8.- COMPETICIONES

Las competiciones puntuables para los Campeonatos/Copas de España y Trofeos Nacionales se desarrollarán de la siguiente manera:

CLASE	MANGAS
PRO (SM-PRO, SM-JUNIOR y SM-Máster30)	Una manga de clasificación de 8 minutos + dos vueltas y Dos mangas de 15 minutos + 2 vueltas
ROAD (SM-ROAD, SM-250 ROAD y SM-ROAD +30)	Una manga de clasificación de 8 minutos + dos vueltas y Dos mangas de 12 minutos + 2 vueltas
SM 65/85 ROAD (SM-65 ROAD, SM-85 ROAD)	Dos mangas de 10 minutos + 2 vueltas
SM 65/85 TIERRA	Dos mangas de 10 minutos + 2 vueltas
PIT-MOTARD (PIT-MOTARD y PIT-MOTARD Sub18)	Dos mangas de 12 minutos + 2 vueltas

En caso de que el número de pilotos de la Clase PRO (SM-PRO, SM-JUNIOR y SM-Máster30), fuese superior a 33, los pilotos de la Categoría SM-Máster30, correrán independientemente dos mangas de 12 minutos + 2 vueltas.

Los intervalos mínimos entre las mangas serán de 30 minutos para todas las categorías y cilindradas, tomándose de referencia a estos efectos la hora de llegada del vencedor de la manga.

En caso de que el número de pilotos de la Clase **SM 65/85 ROAD** (65 y 85), fuese superior a 33, correrán independientemente **SM-65 ROAD** dos mangas de 12 minutos + 2 vueltas y **SM-85 ROAD** dos mangas de 12 minutos + 2 vueltas.

El Jurado de la Prueba, junto con el Director de Carrera, podrán modificar estos periodos de duración, así como tomar la decisión de separar algunas categorías.

038.9.- DETENCION DE UNA MANGA

El Director de Carrera tiene el derecho, por propia iniciativa, de detener prematuramente una manga, de anular una parte o toda la manga por razones urgentes de seguridad o por otros casos de fuerza mayor.

Si una manga es detenida durante la primera mitad de la misma, ésta será recomenzada. Los pilotos se dirigirán directamente al PIT LANE, tendrán 5 minutos después de la detención de la manga para efectuar el repostaje, y la nueva salida será dada a la mayor brevedad posible.

El lugar en parrilla será adjudicado por el puesto que los pilotos ocupaban en la parrilla inicial.

El tiempo de duración de esta nueva manga será el inicialmente establecido para la manga en cuestión.

Los pilotos de reserva pueden tomar parte en la nueva salida si uno o varios de los participantes iniciales están en la imposibilidad de participar o han sido excluidos.

El Director de Carrera puede proponer al Jurado de la Prueba la exclusión de uno o varios pilotos, a los que considere responsables de la detención de la manga.

Si una manga es detenida después que haya transcurrido la primera mitad, la manga será considerada como terminada. El orden de clasificación de la manga será establecido en la vuelta anterior a la detención de la manga

Con la excepción de una salida falsa, una manga solamente puede ser recomenzada una vez.

Si es necesario detener una manga más de una vez, ésta será declarada nula y no celebrada.

038.10.- ASISTENCIA EXTERIOR

- Está prohibida toda asistencia exterior en la competición, salvo si es llevada a cabo con el propósito de garantizar la seguridad, por un comisario designado por la organización.
- Todo corredor que se salga de la pista podrá únicamente volver a la misma, prudentemente, por el mismo lugar por donde la abandonó y en caso de imposibilidad, por el punto más próximo por donde se produjo dicho abandono, en este caso sin tomar ventaja en el nuevo retorno a la pista.

En el caso de que un piloto rebase los límites de pista y si cualquiera de los comisarios, o cargos oficiales de la prueba consideran un incumplimiento de este artículo, será sancionado de forma ejecutiva con la cantidad de puestos que estimen oportunos, en función de distintos parámetros de la ventaja obtenida, pudiendo llegar a la desclasificación por tener agravantes de seguridad por consecuencia de estas acciones.

Esta sanción podrá ser notificada durante o después de la prueba dependiendo de las posibilidades de comunicación que exista con los participantes.

- Estará prevista una zona, al lado de la pista, para las reparaciones durante las mangas. Los corredores que la utilicen, al incorporarse a la competición, deben detener su motocicleta antes de entrar en el circuito nuevamente.
- En esta zona específica, las únicas personas admitidas serán los mecánicos, que podrán proceder a las reparaciones, y los encargados de las señalizaciones.
- Los mecánicos/señalizadores deberán tener especial cuidado en no entorpecer la trayectoria de los participantes y abstenerse de mostrar pizarras con anotaciones no dirigidas a su piloto, para lo que ya existen oficiales cualificados.
- Se designará una "ZONA OBLIGATORIA" para la función de señalización, siendo responsable el Club Organizador del cumplimiento de esta norma.
- Cualquier infracción a este artículo podrá ser sancionado con la EXCLUSIÓN.

038.11.- SEÑALES OFICIALES

La señalización oficial debe ser indicada por medio de banderas, que midan como mínimo 750 x 600 mm., de la siguiente manera:

- **Bandera Roja:** Parada obligatoria para todos los pilotos.
- **Bandera Negra y rótulo con el nº del piloto:** Parada para el piloto en cuestión.
- **Bandera Negra Círculo Naranja con el nº del piloto:** Indica al piloto en cuestión que su moto tiene problemas mecánicos.
- **Bandera Amarilla, agitada:** Peligro inmediato, aminorar la marcha, el piloto debe estar preparado para pararse, prohibido saltar y adelantar, puede haber personal de seguridad o cualquier otro obstáculo dentro del circuito. Cuando esta bandera se presente en una sección de saltos múltiples, los corredores deberán negociar cada salto por separado hasta que haya pasado la zona en cuestión. Está prohibido adelantar en la zona de cobertura de dicha

bandera.Toda infracción a esta regla puede ser sancionada, tanto en entrenamientos como en carrera, según criterio del Jurado de la Prueba.

- Bandera amarilla con franjas rojas: Deterioro de la adherencia de la pista (aceite/agua...)
- Bandera Azul, agitada: Atención, Vd. va a ser doblado por un piloto (facilite la maniobra).
- Bandera Blanca: Presencia en pista de un vehículo lento (ambulancia...).
- Bandera Verde: Vía libre.
- Bandera de cuadros negros y blancos: Fin de carrera.

La salida será dada mediante sistema de semáforo (ver artículo [038.7.2](#)).

En caso que por problemas técnicos no se pudiera utilizar el semáforo, éste será sustituido por la Bandera Nacional.

038.12.- CRUCE DE LA LINEA DE CRONOMETRAJE (META)

El tiempo en el que una motocicleta cruza la línea de cronometraje debe registrarse cuando la parte más adelantada de la misma cruza la Línea de Llegada (Meta).

En el momento del cruce de meta, el corredor deberá estar en contacto con la motocicleta.

La Línea de Llegada deberá estar debidamente balizada.

038.13.- CRONOMETRAJE Y CONTROL DE PASOS (Anexo condiciones mínimas de cronometraje)

Deberá habilitarse un espacio dotado de sillas y mesas, con buena visibilidad para el equipo de cronometraje. También deberá contar con un punto de luz, así como estar protegido de las inclemencias meteorológicas.

Los servicios de cronometraje y control de pasos deben estar colocados a la altura de la línea de llegada.

El cronometraje deberá colocar un monitor de televisión en la zona de mecánicos para la información directa de los tiempos. Igualmente deberán colocar un reloj regresivo a pie de pista para la información a los pilotos.

El cronometraje se efectuará a centésimas de segundo y con registro impreso de tiempos, empleándose a tales efectos el sistema de TRANSPONDER. Por ello, se establece, mediante la fórmula de recibo firmado, una fianza de 300€, que cada piloto, antes del inicio de cada prueba, deberá entregar a los responsables del cronometraje.

Este transponder deberá ser devuelto en un plazo máximo no superior a treinta minutos desde la finalización de la última manga del programa.

El incumplimiento de esta norma supondrá el hacer efectivo dicho cobro mediante el mecanismo disciplinario pertinente.

038.14.- RESULTADOS

038.14.1.- En una manga

El vencedor de una manga será el piloto que franquee el primero la Línea de Llegada.

Los pilotos que le siguen serán parados cuando pasen la Línea de Llegada.

No estará clasificado el piloto que no haya franqueado la línea de llegada en los cinco minutos que siguen a la llegada del vencedor.

038.14.2.- En una prueba

En todas las categorías, el vencedor de la prueba será el piloto que haya obtenido la mayor suma de puntos en ella; el segundo será el que haya obtenido la segunda mayor suma de puntos y así sucesivamente independientemente de la cantidad de mangas que haya disputado.

En caso de empate, quedará clasificado en el lugar superior el piloto que haya obtenido el mejor puesto en cualquiera de las mangas.

En caso de que persista el empate, quedará clasificado en el lugar superior el piloto que haya obtenido mayor puntuación en la última manga.

En las mangas de la clase PRO, donde participan conjuntamente 3 categorías (SM-PRO, SM-JUNIOR y SM-Máster30), se contabilizarán los puntos de la siguiente manera: la categoría SM-PRO será scratch, es decir, puntuarán las 3 categorías conjuntas (SM-PRO, SM-JUNIOR y SM-Máster30).

Aparte, las categorías SM-JUNIOR y SM-Máster30 tendrán, a su vez, sus clasificaciones separadas, además de puntuar en la categoría SM-PRO.

En el caso de que, en un evento, la categoría SM-Máster30 se separe y no corra conjuntamente con las categorías SM-PRO y SM-JUNIOR, no puntuará en SM-PRO en ese evento.

En las mangas de las clases ROAD, **SM 65/85 ROAD y PIT-MOTARD**, donde participan conjuntamente diferentes categorías, se contabilizarán los puntos de una manera separada.

El Jurado de la Prueba podrá separar las categorías de SM ROAD en caso de verlo necesario.

La clase SM 65/85 TIERRA contiene únicamente una categoría (SM 65/85 TIERRA), por lo que NO habrá clasificaciones separadas por cilindrada.

La clasificación final de la prueba, para la entrega de trofeos, se realizará por la suma de puntos de cada manga y se realizará por cada una de las categorías SM-PRO (scratch), SM-JUNIOR, SM-Máster30, SM-ROAD, SM-250 ROAD, SM-ROAD +30, **SM-65 ROAD, SM-85 ROAD, SM 65/85 TIERRA, PIT-MOTARD y PIT-MOTARD Sub18.**

038.15.- CRITERIOS DE PUNTUACION PARA LOS CAMPEONATOS DE ESPAÑA / COPAS DE ESPAÑA / TROFEOS NACIONALES

El vencedor del Campeonato de España, Copa de España y/o Trofeo Nacional será el piloto que haya obtenido más puntos en la totalidad de las mangas celebradas, independientemente de las mangas que haya completado.

En caso de empate, se tomarán en cuenta los mejores puestos obtenidos en las diferentes mangas donde los pilotos hayan obtenido puntuación hasta desempatar.

Si a pesar de todo sigue el empate, los puntos obtenidos en la última manga del Campeonato determinarán el orden de la Clasificación. Si es necesario, se tomará en cuenta la penúltima manga, y así sucesivamente...

Se concederán los puntos en cada manga a los pilotos clasificados, según la escala siguiente para cada una de las categorías SM-PRO (scratch), SM-JUNIOR, SM-Máster30, SM-ROAD, SM-250 ROAD, SM-ROAD +30, **SM-65 ROAD, SM-85 ROAD, SM 65/85 TIERRA, PIT-MOTARD y PIT-MOTARD Sub18.**

POSICIÓN	PUNTOS	POSICIÓN	PUNTOS	POSICIÓN	PUNTOS	POSICIÓN	PUNTOS
1º	25	6º	15	11º	10	16º	5
2º	22	7º	14	12º	9	17º	4
3º	20	8º	13	13º	8	18º	3
4º	18	9º	12	14º	7	19º	2
5º	16	10º	11	15º	6	20º	1

038.15.1.- Mínimo de competiciones puntuables

Para que cualquier categoría tenga validez, a efectos de la Clasificación General, deberán celebrarse y ser válidas a efectos de puntuación, un mínimo de la mitad de las competiciones puntuables convocadas.

038.15.2.- Mínimo de participantes

Cualquier competición puede ser anulada si el número de inscripciones recibidas es insuficiente.

A efectos de la Clasificación General, para que una categoría tenga validez en un evento y se otorguen los puntos determinados en el [Art. 038.15](#), un mínimo de 4 pilotos deberá tomar la salida en las tandas de entrenamientos cronometrados clasificatorios. Si no se llega a ese mínimo, no se otorgará ningún punto en ese evento para esa categoría.

En el caso de que, en una categoría, no se llegue al mínimo de pilotos participantes en las dos primeras pruebas del Campeonato, esa categoría quedará desconvocada para el resto del año.

038.16.- RECLAMACIONES

Un piloto podrá formular por escrito reclamaciones sobre asuntos deportivos y/o sobre asuntos al Director de Carrera o a los Comisarios Deportivos (Jurado de la Prueba).

Cada reclamación habrá de referirse a un solo caso y deberá ser formulada con carácter individual por el interesado.

038.16.1.- Reclamación sobre asuntos deportivos

Se podrá formular hasta media hora (30'), como máximo, después de la publicación de los resultados provisionales, acompañando a cada reclamación, un depósito de TRESCIENTOS EUROS (300€), y haciendo constar en cada una, el nombre del reclamante, el número de Licencia, el dorsal de Salida y el motivo de la reclamación.

En el caso de estimarse como correcta la reclamación por parte del Jurado de la Prueba, el total del depósito será devuelta al reclamante.

038.16.2.- Reclamación sobre asuntos técnicos

Se podrá formular como máximo hasta el momento de la finalización de cada manga o entrenamiento (esto es en el momento en el cual, la bandera a cuadros sea mostrada en esa manga o entrenamiento), acompañando a cada reclamación, un depósito de OCHOCIENTOS EUROS (800€) para las motocicletas de 4 tiempos o de SEISCIENTOS EUROS (600€) para las de 2 tiempos, y haciendo constar en cada una, el nombre del reclamante, el número de Licencia, el dorsal de Salida y el motivo de la reclamación.

En el caso de estimarse como correcta la reclamación por parte del Jurado de la Prueba, el total del depósito será devuelta al reclamante.

En cambio, si la motocicleta reconocida está conforme a las presentes Reglas Técnicas de la Competición, la cantidad de QUINIENTOS EUROS (500€) para las motocicletas de 4 tiempos o de TRESCIENTOS EUROS (300€) para las de 2 tiempos, será destinada al pago de los gastos ocasionados al piloto/equipo reclamado.

Si la pieza de una motocicleta verificada resultase irregular y/o, tras la decisión del Jurado de la Prueba, subsistiera alguna duda sobre la misma, deberá ser retenida y precintada y/o marcada por los Comisarios Técnicos en presencia del piloto o persona autorizada por éste. La pieza se identificará mediante una etiqueta firmada por el Comisario Técnico y por el piloto o persona autorizada por éste.

038.16.3.- Reclamación sobre carburantes

Toda solicitud de control de carburante por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de MIL TRESCIENTOS EUROS (1.300€), efectuado al Director de Carrera o a los Comisarios Deportivos (Jurado de la Prueba).

Si el análisis de carburantes da la razón al reclamante, el total del depósito será devuelto al reclamante y el reclamado tendrá que pagar los gastos de todos los controles efectuados.

En el caso de que el análisis de carburante de la razón al reclamado, la parte perdedora deberá pagar los gastos de todos los controles efectuados, deduciendo de estos gastos, el importe de MIL EUROS (1.000€) que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de la reclamación.

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

Nota: Para más información, ver Normativa RFME de Carburantes.

038.16.4.- Recurso de apelación

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento Deportivo de la RFME, en su Artículo 119, todo concursante, piloto o pasajero, cualquiera que sea su nacionalidad, podrá recurrir contra las penalizaciones impuestas o las decisiones adoptadas por el Jurado de la Prueba, ante el Comité de Disciplina de la RFME.

Todo recurso deberá ser formulado por escrito, firmado por el interesado y acompañado de un depósito de OCHOCIENTOS EUROS (800€).

El derecho de recurso expira a los dos días, después de la fecha de comunicación de la resolución.

No podrá efectuarse ningún recurso de apelación contra las decisiones del Jurado de la Prueba después de una constatación de hechos, por haber impuesto una sanción de:

- "Stop&Go" o penalización por adelantamiento en la salida.
- Una descalificación en los entrenamientos o carrera por medio de la bandera negra o la bandera negra con círculo naranja.

En el caso de recursos de apelación sobre temas técnicos, el plazo y forma de presentar el recurso será el siguiente:

En caso de reclamación técnica, o por causa del resultado de una verificación técnica, en el momento que el Jurado de la Prueba notifique oficialmente por escrito el acuerdo tomado, comunicará asimismo si existe posibilidad de notificar al Jurado, la intención de presentar recurso de apelación contra su decisión (solo en el caso en el que la pieza en litigio deba ser precintada).

En ese caso, se dispondrá de 30 minutos a partir del momento de la notificación oficial para poder presentar recurso de apelación, en cuyo caso se deberá entregar un depósito de OCHOCIENTOS EUROS (800€) y presentar en el plazo de 2 días hábiles, ante la RFME, el escrito de recurso correspondiente.

La/s pieza/s motivo de litigio, será/n precintada/s según lo expresado en el [Art. 038.16.2](#) y enviada/s al Comité de Disciplina y Apelación. La/s pieza/s retenida/s será/n devueltas al cierre del procedimiento de apelación.

038.17.- PREMIOS Y TROFEOS

Los trofeos a otorgar por los Clubes o entidades organizadoras a los corredores clasificados en la Clasificación Final de cada una de las pruebas puntuables de los Campeonatos de España, Copas de España y Trofeos Nacionales en cada una de las categorías SM-PRO (scratch), SM-JUNIOR, SM-Máster30, SM-ROAD, SM-250 ROAD, SM-ROAD +30, **SM-65 ROAD, SM-85 ROAD, SM 65/85 TIERRA, PIT-MOTARD y PIT-MOTARD Sub18** serán los siguientes:

1º clasificado	TROFEO
2º clasificado	TROFEO
3º clasificado	TROFEO

PREMIOS ECONÓMICOS

La cuantía establecida de premios a pagar por los Clubes o entidades organizadoras a los corredores clasificados en la clasificación final del evento (según la suma de los puntos por mangas) de la Clase PRO (SM-PRO, SM-JUNIOR y SM-Máster30) en cada una de las pruebas puntuables del Campeonato, viene reflejada en la siguiente tabla:

1º Clasificado	550€	6º Clasificado	100€
2º Clasificado	400€	7º Clasificado	75€
3º Clasificado	300€	8º Clasificado	75€
4º Clasificado	200€	9º Clasificado	75€
5º Clasificado	150€	10º Clasificado	75€

En el caso de que, en un evento, la categoría SM-Máster30 se separe y no corra conjuntamente con las categorías SM-PRO y SM-JUNIOR, no tendrá derecho a los premios económicos en ese evento.

Para optar a estos premios, los pilotos deberán tomar la salida.
Estos premios estarán sujetos a los impuestos que marque la legislación vigente.

Las demás categorías no percibirán ningún tipo de premio en metálico.

038.17.1.- Entrega de Trofeos en el evento.

En cada prueba se celebrará una ceremonia para la entrega de los trofeos, siempre que las condiciones y el tiempo lo permitan.

La entrega de trofeos se celebrará según el Protocolo definido por la RFME.

La entrega de trofeos será supervisada y coordinada por un representante de la RFME, en particular en lo relativo a las preferencias de entrega.

Todo piloto que se haya clasificado en uno de los tres primeros lugares de la Clasificación Final de la prueba, en cada categoría, estará obligado a asistir a la ceremonia de entrega de trofeos. El incumplimiento injustificado de esta norma será motivo de sanción deportiva.

No está autorizado a los pilotos subir al pódium de la entrega de trofeos acompañado (niños pequeños, otras personas, mascotas, etc...). Únicamente subirá el piloto.

038.17.2.- Entrega de Trofeos al final del Campeonato.

El Organizador de la última prueba puntuable del Campeonato deberá prever un podio de final de Campeonato para cada categoría.

En este caso los premios u obsequios previstos los entregará el Representante RFME designado para el evento o el Presidente del Jurado del mismo.

Los Trofeos y Diplomas para los Campeonatos/Copas de España y Trofeos Nacionales, otorgados por la Real Federación Motociclista Española, serán los siguientes:

Categorías	Cto/Copa/Trofeo	1º Clasificado	2º Clasificado	3º Clasificado
SM-PRO	Campeonato de España	Trofeo Cto. y Diploma	Trofeo Cto. y Diploma	Trofeo Cto. y Diploma
SM-JUNIOR	Campeonato de España	Trofeo Cto. y Diploma	Trofeo Cto. y Diploma	Trofeo Cto. y Diploma
SM-Máster30	Trofeo Nacional	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma
SM-ROAD	Campeonato de España	Trofeo Cto. y Diploma	Trofeo Cto. y Diploma	Trofeo Cto. y Diploma
SM-250 ROAD	Trofeo Nacional	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma
SM-ROAD +30	Trofeo Nacional	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma
SM-65 ROAD	Copa de España	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma
SM-85 ROAD	Copa de España	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma
SM 65/85 TIERRA	Copa de España	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma
PIT-MOTARD	Trofeo Nacional	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma
PIT-MOTARD Sub18	Trofeo Nacional	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma

038.18.- CAMPEONATO DE CLUBS O ESCUDERIAS

La Clasificación por Clubes o Escuderías se establecerá al final del Campeonato, en cada una de las categorías, sumando la puntuación obtenida en la Clasificación General Final por los DOS pilotos mejor clasificados de un mismo Club o Escudería, siendo imprescindible que al menos participen CINCO Clubes o Escuderías distintos -concurstantes o no al Campeonato-en cada una de las Competiciones puntuables mínimas establecidas.

En caso de empate, se aplicarán las mismas condiciones de desempate que en el apartado de los pilotos.

Para optar a esta clasificación, el Club o Escudería debe estar dado de alta en la RFME como Club Nacional.

Al Club o Escudería vencedor, la RFME le expedirá un Diploma acreditativo del Título obtenido.

Las categorías que optan a este Campeonato son:

- Campeonato de España de Supermoto SM-PRO
- Campeonato de España de Supermoto SM-JUNIOR
- **Campeonato de España de Supermoto SM-ROAD**

038.19.- CAMPEONATO DE MARCAS

Para la Clasificación de los Campeonatos de Marcas, se sumarán en cada evento, los puntos de la motocicleta mejor clasificada de cada Marca con Licencia RFME vigente de Constructor, según la posición en la carrera, siendo

imprescindible que al menos participen DOS Marcas distintas -concurstantes o no al Campeonato- en cada una de las Competiciones puntuables mínimas establecidas.

En caso de empate, se aplicarán las mismas condiciones de desempate que en el apartado de pilotos.

Si un piloto participa con más de una marca en el Campeonato, en la Clasificación General Final aparecerá con la marca que más puntos haya obtenido.

A la Marca vencedora, la RFME le expedirá un Diploma acreditativo del Título obtenido.

Las categorías que optan a este Campeonato son:

- Campeonato de España de Supermoto SM-PRO
- Campeonato de España de Supermoto SM-JUNIOR
- **Campeonato de España de Supermoto SM-ROAD**

REGLAS TÉCNICAS (Clases PRO y ROAD)

1.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE PRO (Categorías SM-PRO / SM-JUNIOR / SM-Máster30) Y DE LA CLASE ROAD (Categorías SM-ROAD / SM-250 ROAD / SM-ROAD +30)

2.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS

- 2.1.- [Motor / Caja de Velocidades](#)
- 2.2.- [Embrague](#)
- 2.3.- [Alimentación](#)
- 2.4.- [Instalación Eléctrica](#)
- 2.5.- [Radiador](#)
- 2.6.- [Puesta en marcha](#)
- 2.7.- [Frenos](#)
- 2.8.- [Suspensiones](#)
- 2.9.- [Dirección](#)
- 2.10.- [Manillar](#)
- 2.11.- [Manetas](#)
- 2.12.- [Puño giratorio de Gas](#)
- 2.13.- [Neumáticos y Llantas](#)
- 2.14.- [Reposapiés](#)
- 2.15.- [Tubo de escape](#)
- 2.16.- [Depósito de carburante](#)
- 2.17.- [Placas PortaNúmeros](#)
- 2.18.- [Guardabarros](#)
- 2.19.- [Estética](#)
- 2.20.- [Seguridad](#)

3.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS

4.- MEDIO AMBIENTE

5.- CONSIDERACIONES GENERALES

1.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE PRO (Categorías SM-PRO / SM-JUNIOR / SM-Máster30) Y DE LA CLASE ROAD (Categorías SM-ROAD / SM-250 ROAD / SM-ROAD +30)

Estas reglas están destinadas a autorizar distintas modificaciones en la motocicleta homologada.

La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de las motocicletas deben, salvo indicación contraria, ser conformes a la forma homologada (originalmente producida por el constructor).

Sólo se admitirá la verificación de una sola motocicleta por piloto y clase.

En el caso de que una motocicleta, tras caída en el curso de los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Comisario Técnico podría admitir la verificación de una segunda motocicleta.

2.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS

Las competiciones de Supermoto estarán abiertas a motocicletas:

SM-PRO	- Superiores a 175cc. hasta 750cc. (Motores de 4 tiempos)
	- Superiores a 120cc. hasta 300cc. (Motores de 2 tiempos)
SM-JUNIOR	- Superiores a 175cc. hasta 750cc. (Motores de 4 tiempos)
	- Superiores a 120cc. hasta 300cc. (Motores de 2 tiempos)
SM-Máster30	- Superiores a 175cc. hasta 750cc. (Motores de 4 tiempos)
	- Superiores a 120cc. hasta 300cc. (Motores de 2 tiempos)
SM-ROAD	- Superiores a 175cc. hasta 750cc. (Motores de 4 tiempos)
	- Superiores a 120cc. hasta 300cc. (Motores de 2 tiempos)
SM-250 ROAD	- Superiores a 175cc. hasta 250cc. (Motores de 4 tiempos)
	- Superiores a 120cc. hasta 125cc. (Motores de 2 tiempos)
SM-ROAD +30	- Superiores a 175cc. hasta 750cc. (Motores de 4 tiempos)
	- Superiores a 120cc. hasta 300cc. (Motores de 2 tiempos)

En todas las categorías serán motocicletas derivadas de motocross, enduro o trail.

2.1.- Motor / Caja de Velocidades

Motor monocilíndrico o bicilíndrico de 2/4 tiempos, con un cubicaje según Sub-Categorías (ver Punto 2).

El motor será de libre preparación.

Caja de cambios con un máximo de 6 velocidades.

Para el cambio de marchas, se autorizan tipos de ayuda eléctrica ó electrónica (Quick Shifter).

2.2.- Embrague

El tipo de embrague (en baño de aceite o en seco) y su mando (por cable o hidráulico) serán de libre elección.

Los discos de embrague son de libre elección.

El empleo de sistemas de ayuda electromecánica o electrohidráulica está autorizado.

2.3.- Alimentación

Será de libre preparación.

2.4.- Instalación Eléctrica

La instalación eléctrica será de libre configuración.

2.5.- Radiador

El sistema de refrigeración será libre.

El sistema de refrigeración irá provisto exclusivamente de agua. Los anticongelantes y demás aditivos quedan totalmente prohibidos.

2.6.- Puesta en marcha

Es obligatorio contar con un dispositivo de arranque, ya sea de pedal o por motor de arranque, en perfecto estado de uso.

2.7.- Frenos

Serán de libre preparación.

2.8.- Suspensiones

Serán de libre preparación.

2.9.- Dirección

Estará provista de sus correspondientes topes de final de recorrido.

Se autoriza el montaje de un amortiguador de dirección.

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

2.10.- Manillar

Será de tipo cross de una sola pieza. No podrá tener una longitud menor de 500 mm. ni superior a 850 mm. El largo máximo de las empuñaduras del manillar no debe ser superior a 150 mm. y deben estar sujetas en los extremos del mismo.

Los manillares deben estar equipados con una protección en la barra transversal. Los manillares sin esta barra la deberán colocar en el centro del mismo.

Las extremidades del manillar pueden ir protegidas por unos tapones de material sólido o recubierto de caucho.

Cada motocicleta dispondrá de un interruptor ó pulsador de paro, el cual debe estar situado en el manillar y en perfecto estado de uso.

2.11.- Manetas

Las manetas de freno y embrague deben, en principio, terminar en una esfera (diámetro de esta esfera 19 mm. mínimo).

Esta esfera puede igualmente ser allanada, pero, en cualquier caso, los bordes deben estar redondeados (espesor mínimo de esta parte allanada 14 mm.)

Estas extremidades deben estar fijas de forma permanente y ser parte integrante de la maneta.

Tanto la maneta del embrague como la del freno deben estar en perfecto estado de eficacia y de funcionamiento.

Se autoriza el uso de protectores de manetas, siempre que sean de tipo MX o Enduro; en ninguna ocasión los metálicos derivados de velocidad.

2.12.- Puño giratorio de Gas

El puño del acelerador deberá cerrar la compuerta o mariposa del carburador siempre que el conductor no lo accione.

El puño giratorio de gas debe cerrarse automáticamente en cuanto se suelte, regresando a su punto inicial. Es recomendable que los puños de gas estén dotados de doble cable (acelerador y retorno)

2.13.- Neumáticos y Llantas

Las llantas serán libres, tanto en su compuesto como en su configuración.

Los neumáticos serán obligatoriamente de la marca MICHELIN.

La cantidad de neumáticos para las categorías SM-PRO, SM-JUNIOR, SM-Máster30, SM-ROAD, SM-ROAD +30 y SM-250 ROAD, estará limitada a 4 neumáticos como máximo por evento, excepto en caso de lluvia donde esta limitación quedará cancelada. Esta cancelación, para que tenga validez, será anunciada obligatoriamente por Dirección de Carrera con unos carteles anunciadores de neumáticos de agua. Si deja de llover y Dirección de Carrera considera que no existen condiciones de mojado, quitará los carteles indicadores de neumáticos de agua y se regresará de nuevo a la limitación previa.

El Jurado de la Prueba puede ampliar esta limitación por algún problema que pueda suscitar por alguna condición que así lo aconseje.

El control de neumáticos se realizará con la entrega de **pegatinas** adhesivas específicas numeradas, siendo responsabilidad del participante la correcta colocación. **Este adhesivo deberá de estar pegado en el lateral izquierdo de los neumáticos.**

En los ejes o pasadores delantero y trasero de las ruedas está prohibida la utilización de aleaciones ligeras.

En todo neumático que sea manipulado no debe aparecer nunca la carcasa del mismo en el fondo del dibujo de la banda de rodadura.

Quedan terminantemente prohibidos los de tipo cross, enduro o trial.

En caso de lluvia, la manga no se detendrá, pues todas las carreras son declaradas en mojado.

El único responsable de tener previsión de neumáticos específicos para conducción en agua será el propio participante.

2.14.- Reposapiés

Los reposapiés son libres. El montaje será de manera abatible y deberán incluir un dispositivo que los devuelva automáticamente a la posición normal.

Los estribos deberán llevar una deslizadera de nylon o similar, con la finalidad que la parte metálica de los estribos no dañen el asfalto.

2.15.- Tubo de escape

Será de libre preparación

Las motocicletas se medirán con el sistema 2 Metros Max.

El nivel máximo de ruido es el siguiente:

- Verificación técnica inicial:

114dB/A (112 dB/A + 2dB/A de tolerancia por la precisión del método)

- Verificación después de la manga:

115dB/A (114 dB/A + 1dB/A de tolerancia por la precisión del método)

Procedimiento:

a) Preparación del sonómetro

Para los eventos RFME se podrán utilizar Sonómetros clase 1 ó 2 (Tipo1 o Tipo2)

- Activar la opción A.
- Activar la opción Rápida (Fast)
- Seleccionar la gama Hi 80 – 130 dB/A

- Calibrado a 93,5 dB/A o a 113,5 dB/A para tener en cuenta el capuchón de espuma para el viento.
- Colocar el capuchón de espuma para el viento en el micrófono.
- Activar la función “MAX-MIN” – ajustada en MAX.

b) Montaje del sonómetro y de la motocicleta

- Los niveles sonoros se medirán con un sonómetro fijo sobre un trípode, en posición horizontal, detrás de la motocicleta.
- Se debe asegurar que no haya ningún obstáculo en un radio de 10 metros alrededor del micrófono al elegir el lugar y posicionamiento de la motocicleta.
- El sonómetro se colocará en la parte trasera de la motocicleta, a una distancia de 2 metros de la línea central de la motocicleta y a un ángulo de 45º, en el lado del escape, y a 1,35 metros del suelo.
- La distancia de 2 metros se medirá a partir del punto en el que el centro del neumático trasero está en contacto con el suelo.
- Es preferible hacer las pruebas sobre una superficie blanda donde el suelo no retumbe, por ejemplo: sobre hierba o grava fina.
- En situaciones de viento moderado, se debe colocar la motocicleta en contra de la dirección del viento.
- El ruido ambiente deberá ser inferior a 100 dB/A.

c) Colocación de la motocicleta

Los puntos de referencia:

- Para una motocicleta: el punto de contacto de la rueda trasera con el suelo.
- Para las motocicletas equipadas con dos salidas de escape, la medida se hará por el lado donde tenga la toma de aire. Si hay una toma de aire central, se medirán los dos escapes.

Para efectuar medidas repetitivas, la motocicleta se podrá colocar sobre un pequeño soporte fijado al suelo.

d) Atención – Proteja sus oídos – Utilice protecciones para los oídos.

- La medida se efectúa con la motocicleta apoyada sobre sus ruedas, con el motor en caliente.
- El comisario técnico se colocará al lado de la motocicleta, en el lado opuesto al micrófono para no hacer de pantalla entre la motocicleta y el micrófono. El piloto o mecánico situado en la parte izquierda de la motocicleta deberá accionar el embrague.
- Si un 2º comisario está situado permanentemente en el punto de medición, es aconsejable que lleve protector de oídos (cascos o bien tapones para los oídos).
- El comisario técnico girará el acelerador completamente, tan rápido como sea posible (inmediatamente, alrededor de 0,3 segundos). Llevará al motor al máximo de revoluciones durante al menos 1 segundo. Para concluir, soltará el puño del acelerador lo más rápido posible.
- Si el resultado excede el límite, incluyendo las post-combustiones, el comisario deberá repetir el control un máximo de dos veces.
- Para motocicletas equipadas con limitador de rpm, el acelerador se abrirá –lo más rápido posible, en menos de 0,3 segundos- y permanecerá abierto hasta que haya pasado al menos 1 segundo de haber alcanzado, de forma audible, el límite del motor.
- Para motocicletas no equipadas con limitador de rpm, el acelerador se abrirá durante menos de 2 segundos y hasta que el motor llegue a su sobrerégimen de forma audible.
- Si el motor empieza a petardear, cerrar ligeramente el acelerador y reábralo otra vez.
- Si hay detonaciones, la medición debe comenzar de nuevo.

Los datos obtenidos en el test, han de redondearse hacia abajo. (Ejemplo: 113,9 dB/A 113 dB/A)

Para el test de ruido, únicamente el comisario debe manejar el acelerador. Debe abrir el acelerador él mismo, en aras de minimizar la influencia de otro sujeto (ayuda tener el micrófono equipado con un cable extensor hacia el sonómetro)

e) La medición – Registro del nivel sonoro.

- Cuando la medición sea considerada aceptable, anote el resultado, después resetee el sonómetro pulsando en MAX – MIN hasta que el valor previo desaparezca.
- Presione otra vez el MAX – MIN para rearmar el sonómetro.
- Ahora ya tiene preparado el sonómetro.
- Es ahora cuando el sonómetro está preparado para la siguiente medición.

El punto mejorable de este método, es el posible engaño disminuyendo “temporalmente” el régimen máximo alcanzado por:

- Restricción externa en el régimen normal en los motores de 2T
- Un interruptor programable en el CDI/ECU en motores 2T o 4T

Cualquier intento del participante de evitar que su motor llegue al régimen máximo de rpm posible, será considerado una infracción de las reglas.

Incluso después de haber pasado el test de ruido, si existiera alguna duda, debe ser realizado de nuevo el test de ruido.

Un motor claramente poco revolucionado es fácilmente detectable al oído. En caso de duda, compruebe el valor de las rpm con un tacómetro.

Correcciones por temperatura ambiente: Ninguna

Para el test de ruido inicial en la inspección técnica, el piloto (o su mecánico) deben presentar un único escape de recambio por motocicleta.

Otros escapes de recambio pueden ser presentados después que todos los participantes hayan presentado sus motocicletas, o durante los días posteriores del evento.

2.16.- Depósito de carburante

Los tapones de carburante deben ser estancos y tener un sistema eficaz de cierre.

Las chimeneas de aireación del depósito de carburante deben llevar una válvula de retención. La salida de las chimeneas de aireación debe hacerse en un recuperador apropiado.

En los depósitos de material plástico, se aconseja que el depósito esté relleno de una espuma de material retardante (mousse Explosafe). Este punto será obligatorio en los depósitos metálicos.

2.17.- Placas PortaNúmeros

Todas las motocicletas deberán llevar sus correspondientes placas porta-números, una en el frontal y una a cada lado de los laterales derecho e izquierdo, en las cuales el dorsal sea visible con el piloto sobre la motocicleta en posición de conducción.

Los colores del número y del fondo de las placas serán de libre elección por parte del piloto, debiendo existir siempre una clara distinción cromática entre el color del número y el color del fondo, a excepción de los líderes provisionales de las categorías SM-PRO y SM-ROAD, que deberán portar obligatoriamente la siguiente composición en sus placas:

- Líder provisional de SM-PRO: Fondo rojo, número amarillo
- Líder provisional de SM-ROAD: Fondo rojo, número amarillo

Tanto los dorsales como los fondos serán de material mate anti-reflectante, y los dorsales estarán realizados con trazos rectos.

La publicidad en la placa porta-números se colocará como mínimo a 5 cm. alrededor del número, siempre dejando éste libre y bien visible.

En caso de que el Campeonato de España o Trofeo Nacional disponga de un patrocinador oficial, la RFME se reserva el derecho de su utilización publicitaria en los dorsales.

Las motocicletas deben exhibir el logotipo del campeonato en todas las placas porta números en la parte superior izquierda.

En el caso de discusión referente a la legibilidad de los dorsales, la decisión del Comisario Técnico será definitiva.

2.18.- Guardabarros

Es obligatorio el montaje del guardabarros delantero y trasero, que irán contruidos en materiales plásticos flexibles.

No deberán tener aristas cortantes o puntiagudas.

2.19.- Estética

Será obligatorio conservar la estética original de la motocicleta en lo concerniente a todo su conjunto (manillar, asiento, escape, depósito, etc.)

2.20.- Seguridad

Los tapones de vaciado, llenado y niveles, tanto de aceite como del sistema de refrigeración, deberán estar precintados con alambre.

Las motocicletas cuyo filtro de aceite sea exterior también deberá ir precintado.

Todos los tubos sobrantes y respiraderos de carburador, radiador, motor, etc., irán a un recipiente adecuado cuya capacidad estará determinada y prevista para el fin al que se destina (min. 250cc), el cual deberá estar vacío en el momento de comenzar los entrenamientos y la carrera.

El piñón de ataque de las motocicletas deberá estar provisto de un protector para impedir que el piloto introduzca los dedos en el interior.

La guía de la cadena no podrá ser retirada, con la finalidad de evitar que se introduzca el pie, la mano, etc., entre el recorrido inferior de la cadena y la corona posterior de la rueda en caso de accidente o maniobra fortuita.

Se eliminarán de las motocicletas que lo lleven de serie: claxon, luces, caballetes, espejos, intermitentes, reposapiés pasajero, matrícula, etc.

En caso de niebla, lluvia ó escasa visibilidad, se deberá colocar un piloto rojo (led luminoso alimentado a pilas, fijo ó intermitente,) en la parte trasera de la motocicleta.

No están autorizadas las cámaras "on board" en las motocicletas. Las motocicletas sólo podrán llevar equipos de grabación, tanto de vídeo como de cualquier otro tipo de datos, siempre que estén autorizados por la organización.

Si durante los entrenamientos o la carrera, un Comisario Técnico detecta un defecto en una motocicleta y que tal defecto pudiera constituir un peligro tanto para él mismo como para el resto de pilotos, informará al Jurado de la Prueba. Es responsabilidad del Jurado excluir la motocicleta de los entrenos o de la carrera.

3.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS

Los participantes irán provistos de mono de cuero de una pieza o en su defecto, si es de dos piezas, que la unión entre ambas partes sea correcta, con protecciones en hombros, codos rodillas, etc. Igualmente irán provistos de botas y guantes de cuero ó material similar. Está prohibido el material sintético.

Los participantes deberán llevar casco integral (cross o velocidad), homologado y vigente el año en curso, en buen estado, bien ajustado y sujeto correctamente. En casos de cascos sin pantalla protectora (cross...) será obligatorio el uso de gafas protectoras.

Es recomendable la utilización de protector de espalda

La decisión final, en relación a la seguridad del equipamiento que verifique el piloto, la tendrá el Comisario Técnico.

No están autorizadas las cámaras "on board" en los pilotos, casco, etc.... Los pilotos sólo podrán llevar equipos de grabación, tanto de vídeo como de cualquier otro tipo de datos, siempre que estén autorizados por la organización.

Queda expresamente prohibido cualquier indumentaria encima del mono de protección, a excepción del mono de plástico transparente para el agua en caso de lluvia y del que provea el organizador (como chalecos con dorsales y publicidad del evento si fuera el caso), o aquella prenda que superpuesta al mono quede ceñida a éste, y previa autorización del Jurado de la Prueba.

4.- MEDIO AMBIENTE

Será obligatorio el uso de una alfombrilla absorbente en la zona de trabajo de las motocicletas, con el fin de impedir que aceites o combustibles se esparzan por el suelo.

Cada piloto tiene la obligación de no dejar basura, aceites, neumáticos u otros desperdicios en la zona que han utilizado durante la prueba.

Las motocicletas sólo se podrán lavar en los lugares autorizados y creados a tal efecto por el organizador.

Los residuos, aceite, basura, etc..., serán depositados en contenedores o depósitos correspondientes, colocados a tal efecto en lugares determinados por el Organizador.

El no cumplimiento de estas normas puede conllevar una sanción económica o incluso la EXCLUSIÓN de la prueba del piloto responsable.

5.- CONSIDERACIONES GENERALES

El piloto o su mecánico, además de su equipo, debe presentar su propia motocicleta, conforme a la reglamentación vigente, para ser efectuada una inspección general de la motocicleta conforme a los reglamentos FIM y a esta reglamentación.

Inmediatamente después del final de la última manga, las tres primeras motocicletas de cada manga, de cada categoría, sin pasar por su box, deberán ser depositadas en el parque cerrado para la verificación final durante los 30 minutos siguientes a la llegada del vencedor.

Toda motocicleta que haya tomado parte en una competición podrá ser verificada de acuerdo con las normas establecidas.

Los pilotos cuyas motocicletas deban pasar la verificación técnica final, deberán poner a los mecánicos y al equipo necesario a disposición de los Comisarios Técnicos en un plazo máximo de 30 minutos una vez finalizada la carrera. Por norma general, las máquinas depositadas, una vez finalizada la carrera, en la zona de verificación técnica, podrán pasar verificación de oficio.

Los mecánicos tendrán obligación de tener los caballetes preparados para sujetar las motocicletas que tengan que permanecer en el parque cerrado.

A criterio del Jurado de la Prueba, podrán pasar a parque cerrado para la verificación final, las motocicletas que éstos estimen oportuno.

Toda motocicleta que tome parte en una competición, a instancias del Director de Carrera, Comisario Técnico o del Presidente del Jurado, podrá ser sometida a una verificación antes, durante o después de la carrera.

La negativa por parte del piloto, a una verificación técnica, supondrá la exclusión automática de la carrera.

REGLAS TÉCNICAS (Clases SM 65/85 ROAD Y SM 65/85 TIERRA)

1.- [INTRODUCCIÓN](#)

2.- [ESPECIFICACIONES DE LA CLASE SM 65/85 ROAD \(Categorías SM-65 ROAD / SM-85 ROAD\) Y DE LA CLASE SM 65/85 TIERRA \(Categoría SM 65/85 TIERRA\)](#)

3.- [MOTOCICLETAS ADMITIDAS](#)

- 3.1.- [Motor / Caja de Velocidades](#)
- 3.2.- [Chasis](#)
- 3.3.- [Geometría](#)
- 3.4.- [Horquilla delantera](#)
- 3.5.- [Brazo de suspensión posterior \(Brazo Oscilante\)](#)
- 3.6.- [Dirección](#)
- 3.7.- [Amortiguador posterior](#)
- 3.8.- [Frenos](#)
- 3.9.- [Llantas](#)
- 3.10.- [Neumáticos](#)
- 3.11.- [Depósito de carburante](#)
- 3.12.- [Admisión](#)
- 3.13.- [Alimentación de carburante](#)
- 3.14.- [Embrague](#)
- 3.15.- [Puño giratorio de Gas](#)
- 3.16.- [Reposapiés](#)
- 3.17.- [Manillar](#)
- 3.18.- [Manetas](#)
- 3.19.- [Guardabarros](#)
- 3.20.- [Tubo de escape](#)
- 3.21.- [Instalación Eléctrica](#)
- 3.22.- [Radiador](#)
- 3.23.- [Encendido](#)
- 3.24.- [Puesta en marcha](#)
- 3.25.- [Titanio y Aleación ligera](#)
- 3.26.- [Telemetría](#)
- 3.27.- [Placas PortaNúmeros](#)
- 3.28.- [Carburante](#)
- 3.29.- [Estética](#)
- 3.30.- [Seguridad](#)

4.- [EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS](#)

5.- [MEDIO AMBIENTE](#)

6.- [CONSIDERACIONES GENERALES](#)

1.-INTRODUCCIÓN

Las motocicletas de estas clases se basan en motocicletas de producciones recientes o actuales y disponibles en el mercado a través de las redes de ventas habituales del fabricante y homologadas por éste para su participación en la Copa de España.

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE SM 65/85 ROAD (Categorías SM-65 ROAD / SM-85 ROAD) Y DE LA CLASE SM 65/85 TIERRA (Categoría SM 65/85 TIERRA)

Estas Reglas Técnicas están destinadas a autorizar distintas modificaciones en la motocicleta homologada. TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECISADO EN ESTAS REGLAS TÉCNICAS ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO.

La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de estas motocicletas deben (salvo indicación contraria) ser conformes a la forma homologada (originalmente producida por el constructor).

Sólo se admitirá la verificación de una sola motocicleta por piloto y clase.

En el caso de que una motocicleta, tras caída en el curso de los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Comisario Técnico podría admitir la verificación de una segunda motocicleta.

3.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS

Las competiciones de **SM 85/65** estarán abiertas a motocicletas:

SM-65 ROAD	-Superiores a 60cc. hasta 65cc. (Motores de 2 tiempos)
SM-85 ROAD	-Superiores a 80cc. hasta 85cc. (Motores de 2 tiempos)
SM 65/85 TIERRA	-Superiores a 60cc. hasta 85cc. (Motores de 2 tiempos)

3.1.- Motor / Caja de Velocidades

Motor monocilíndrico de 2 tiempos, con un cubicaje según Sub-Categorías (ver Punto 3 de este documento).

Motor original homologado por el fabricante, se autoriza el pulido, aligerado y equilibrado de las piezas del mismo, siempre y cuando se efectúen sobre la base original.

La culata y el cilindro serán de libre preparación.

El cigüeñal será de libre preparación.

La biela y el pistón serán libres

La caja de cambios debe ser la original homologada por el fabricante sin ningún tipo de modificación.

El cambio debe ser mecánico, sin ningún tipo de ayuda eléctrica ó electrónica.

Los cojinetes y retenes serán libres.

3.2.- Chasis

Debe ser el original sin ningún tipo de modificación.

3.3.- Geometría

Debe ser la original, no se permite ninguna modificación.

3.4.- Horquilla delantera

Las horquillas **serán de libre preparacion**

3.5.- Brazo de suspensión posterior (Brazo Oscilante)

El brazo de suspensión posterior debe ser el original del fabricante.

Un protector de cadena debe fijarse de modo que impida que la pierna/el pie del piloto se meta entre el recorrido inferior de la cadena y la corona posterior de la rueda

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

El tamaño de la bieleta del amortiguador se puede modificar.

3.6.- Dirección

Estará provista de sus correspondientes topes de final de recorrido.

Se autoriza el montaje de un amortiguador de dirección.

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

3.7.- Amortiguador posterior

El/los amortiguador/es posteriores será/n libre/s.

Los apoyos y los puntos de fijación deben ser los originales homologados por el fabricante y sin ningún tipo de modificación.

3.8.- Frenos

Las bombas de freno, tanto la delantera como la trasera, serán de libre preparación.

Las pinzas de freno (delantera y trasera) **serán de libre preparación.**

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

Los latiguillos de freno son libres.

Las pastillas de freno son libres.

No se autoriza ningún conducto adicional de aire.

3.9.- Llantas

Libres.

En los ejes o pasadores delantero y trasero de las ruedas está prohibida la utilización de aleaciones ligeras.

Se pueden modificar el piñón de salida de caja, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas.

3.10.- Neumáticos

Los neumáticos serán libres, tanto en su marca como en su compuesto.

En todo neumático que sea manipulado no debe aparecer nunca la carcasa del mismo en el fondo del dibujo de la banda de rodadura.

Quedan terminantemente prohibidos los de tipo cross, enduro o trial.

3.11.- Depósito de carburante

Los tapones de carburante deben ser estancos y tener un sistema eficaz de cierre.

Las chimeneas de aireación del depósito de carburante deben llevar una válvula de retención. La salida de las chimeneas de aireación debe hacerse en un recuperador apropiado, el cual debe tener una capacidad mínima de 125cc.

En los depósitos de material plástico, se aconseja que el depósito esté relleno de una espuma de material retardante (mousse Explosafe). Este punto será obligatorio en los depósitos metálicos.

3.12.- Admisión

El tipo de admisión debe ser la original homologada por el fabricante

Se autoriza la sustitución del elemento filtrante por otro similar al homologado.

La caja de láminas será de libre elección.

Las láminas son de libre elección.

La toma de admisión será libre.

3.13.- Alimentación de carburante

El sistema de alimentación debe ser el original homologado por el fabricante.

El carburador debe ser el original homologado por el fabricante.

Los chiclés y sus reglajes serán de libre manipulación.

3.14.- Embrague

El tipo de embrague (en baño de aceite o en seco) y su mando (por cable o hidráulico) deben ser los originales de la motocicleta homologada.

Los discos de embrague son de libre elección.

Los muelles de embrague serán de libre elección.

El empleo de sistemas de ayuda electromecánica o electrohidráulica está prohibido.

3.15.- Puño giratorio de Gas

El conjunto acelerador con su cableado correspondiente es libre.

El puño giratorio de gas debe cerrarse automáticamente en cuanto se suelte, regresando a su punto inicial.

3.16.- Reposapiés

Los reposapiés son libres. El montaje será de manera abatible y deberán incluir un dispositivo que los devuelva automáticamente a la posición normal.

Los estribos deberán llevar una deslizadera de nylon o similar, con la finalidad que la parte metálica de los estribos no dañen el asfalto.

Se autoriza el variado de la posición de los estribos.

3.17.- Manillar

Será de tipo cross de una sola pieza.

Los manillares deben estar equipados con una protección en la barra transversal. Los manillares sin esta barra deberán colocar la protección en el centro del mismo.

Las extremidades del manillar deben ir protegidas por unos tapones de material sólido o recubierto de caucho.

Las manetas con sus cableados correspondientes son libres.

Las motocicletas deben estar provistas, y en estado operativo, de un botón de pare montado sobre el manillar.

3.18.- Manetas

Las manetas de freno y embrague deben, en principio, terminar en una esfera (diámetro de esta esfera 19 mm. mínimo).

Esta esfera puede igualmente ser allanada, pero, en cualquier caso, los bordes deben estar redondeados (espesor mínimo de esta parte allanada 14 mm.)

Estas extremidades deben estar fijas de forma permanente y ser parte integrante de la maneta.

Tanto la maneta del embrague como la del freno deben estar en perfecto estado de eficacia y de funcionamiento.

Se autoriza el uso de protectores de manetas, siempre que sean de tipo MX o Enduro; en ninguna ocasión los metálicos derivados de velocidad.

3.19.- Guardabarros

Es obligatorio el montaje del guardabarros delantero y trasero, que irán contruidos en materiales plásticos flexibles.

No deberán tener aristas cortantes o puntiagudas.

3.20.- Tubo de escape

Será de libre preparación, conservando las características estéticas del original.

Las motocicletas se medirán con el sistema 2 Metros Max.

El nivel máximo de ruido es el siguiente:

- Verificación técnica inicial:

114dB/A (112 dB/A + 2dB/A de tolerancia por la precisión del método)

- Verificación después de la manga:

115dB/A (114 dB/A + 1dB/A de tolerancia por la precisión del método)

Procedimiento: (Ver [Art. 2.15](#))

Para el test de ruido inicial en la inspección técnica, el piloto (o su mecánico) deben presentar un único escape de recambio por motocicleta.

Otros escapes de recambio pueden ser presentados después que todos los participantes hayan presentado sus motocicletas, o durante los días posteriores del evento.

3.21.- Instalación Eléctrica

La instalación eléctrica será de libre configuración.

3.22.- Radiador

El sistema de refrigeración será el original.

Los manguitos se podrán sustituir por otros no originales.

Solo está permitido el uso de agua o agua mezclada con alcohol etílico.

3.23.- Encendido

El encendido será libre.

La bujía será libre.

3.24.- Puesta en marcha

Es obligatorio contar con un dispositivo de arranque, ya sea de pedal o por motor de arranque, en perfecto estado de uso.

3.25.- Titanio y Aleación ligera

La utilización del titanio está prohibida.

3.26.- Telemetría

No está permitido el uso de telemetría.

Un dispositivo oficial de señalización podrá ser exigido en la máquina, (transponder).

Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no se consideran como telemetría.

Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no deberán perjudicar a ningún método o equipamiento oficial de cronometraje.

3.27.- Placas PortaNúmeros

Todas las motocicletas deberán llevar sus correspondientes placas portanúmeros, una en el frontal y una a cada lado de los laterales derecho e izquierdo, en las cuales el dorsal sea visible con el piloto sobre la motocicleta en posición de conducción.

Los números y fondos serán:

CATEGORÍA	DORSAL	FONDO
SM-65 ROAD	BLANCO	NEGRO
SM-85 ROAD	NEGRO	BLANCO
SM 65/85 TIERRA	LIBRE	LIBRE

Los colores del número y del fondo de las placas en la categoría SM 65/85 TIERRA serán de libre elección por parte del piloto, debiendo existir siempre una clara distinción cromática entre el color del número y el color del fondo.

Tanto los dorsales como los fondos serán de material mate anti-reflectante, y los dorsales estarán realizados con trazos rectos.

La publicidad en la placa portanúmeros se colocará como mínimo a 5 cm alrededor del número, siempre dejando éste libre y bien visible.

En caso de que la Copa de España disponga de un patrocinador oficial, la RFME se reserva el derecho de su utilización publicitaria en los dorsales.

En el caso de discusión referente a la legibilidad de los números, la decisión del Comisario Técnico será final.

3.28.- Carburante

Solo se autoriza la utilización de carburante normal sin plomo con una tasa de plomo máxima de 0,005 g/l (sin plomo) y un MON máximo de 90, que se comercialice libremente y que cumpla con la Normativa de Carburantes de la RFME (ver normativa para las especificaciones detalladas).

3.29.- Estética

Será obligatorio conservar la estética original de la motocicleta en lo concerniente a todo su conjunto (manillar, asiento, escape, depósito, etc.)

3.30.- Seguridad

Los tapones de vaciado, llenado y niveles de aceite, deberán estar precintados con alambre.

Las motocicletas cuyo filtro de aceite sea exterior, y también deberá ir precintado.

Todos los tubos de sobrantes y respiraderos de carburador, radiador, motor, etc., irán a un recipiente adecuado cuya capacidad estará determinada y prevista para el fin al que se destina, el cual deberá estar vacío en el momento de comenzar los entrenamientos y la carrera.

El sistema de refrigeración irá provisto exclusivamente de agua, los anticongelantes y demás aditivos quedan totalmente prohibidos.

Es obligatorio el montaje de un botón corta-corriente para la parada del motor.

El piñón de ataque de las motocicletas deberá estar provisto de un protector para impedir que el piloto introduzca los dedos en el interior.

La guía de la cadena no podrá ser retirada, con la finalidad de evitar que se introduzca el pie, la mano, etc., entre el recorrido inferior de la cadena y la corona posterior de la rueda en caso de accidente o maniobra fortuita.

Se eliminarán de las motocicletas que lo lleven de serie: claxon, luces, caballetes, espejos, intermitentes, reposapiés pasajero, matrícula, etc.

En caso de niebla, lluvia o escasa visibilidad, se deberá colocar un piloto rojo (led luminoso alimentado a pilas, fijo o intermitente,) en la parte trasera de la motocicleta.

No están autorizadas las cámaras "on board" en las motocicletas. Las motocicletas sólo podrán llevar equipos de grabación, tanto de vídeo como de cualquier otro tipo de datos, siempre que estén autorizados por la organización.

Si durante los entrenamientos o la carrera, un Comisario Técnico detecta un defecto en una motocicleta y que tal defecto pudiera constituir un peligro tanto para él mismo como para el resto de pilotos, informará al Jurado de la Prueba. Es responsabilidad del Jurado excluir la motocicleta de los entrenos o de la carrera.

4.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS

Los participantes irán provistos de mono de cuero de una pieza o en su defecto, si es de dos piezas, que la unión entre ambas partes sea correcta, con protecciones en hombros, codos rodillas, etc. Igualmente irán provistos de botas y guantes de cuero ó material similar. Está prohibido el material sintético

Los participantes deberán llevar casco integral (cross o velocidad), homologado y vigente el año en curso, en buen estado, bien ajustado y sujeto correctamente. En casos de cascos sin pantalla protectora (cross...) será obligatorio el uso de gafas protectoras.

Es recomendable la utilización de protector de espalda

La decisión final, en relación a la seguridad del equipamiento que verifique el piloto, la tendrá el Comisario Técnico.

No están autorizadas las cámaras "on board" en los pilotos, casco, etc.... Los pilotos sólo podrán llevar equipos de grabación, tanto de vídeo como de cualquier otro tipo de datos, siempre que estén autorizados por la organización.

Queda expresamente prohibido cualquier indumentaria encima del mono de protección, a excepción del mono de plástico transparente para el agua en caso de lluvia y del que provea el organizador (como chalecos con dorsales y publicidad del evento si fuera el caso), o aquella prenda que superpuesta al mono quede ceñida a éste, y previa autorización del Jurado de la Prueba.

5.- MEDIO AMBIENTE

Será obligatorio el uso de una alfombrilla absorbente en la zona de trabajo de las motocicletas, con el fin de impedir que aceites o combustibles se esparzan por el suelo.

Cada piloto tiene la obligación de no dejar basura, aceites, neumáticos u otros desperdicios en la zona que han utilizado durante la prueba.

Las motocicletas sólo se podrán lavar en los lugares autorizados y creados a tal efecto por el organizador.

Los residuos, aceite, basura, etc., serán depositados en contenedores o depósitos correspondientes, colocados a tal efecto en lugares determinados por el Organizador.

El no cumplimiento de estas normas puede conllevar una sanción económica o incluso la EXCLUSIÓN de la prueba del piloto responsable.

6.- CONSIDERACIONES GENERALES

El piloto o su mecánico, además de su equipo, debe presentar su propia motocicleta, conforme a la reglamentación vigente, para ser efectuada una inspección general de la motocicleta conforme a los reglamentos FIM y a esta reglamentación.

Inmediatamente después del final de la última manga, las tres primeras motocicletas de cada manga, sin pasar por su box, deberán ser depositadas en el parque cerrado para la verificación final durante los 30 minutos siguientes a la llegada del vencedor.

Toda motocicleta que haya tomado parte en una competición podrá ser verificada de acuerdo con las normas establecidas.

Los pilotos cuyas motocicletas deban pasar la verificación técnica final, deberán poner a los mecánicos y al equipo necesario a disposición de los Comisarios Técnicos en un plazo máximo de 30 minutos una vez finalizada la carrera. Por norma general, las máquinas depositadas, una vez finalizada la carrera, en la zona de verificación técnica, podrán pasar verificación de oficio.

Los mecánicos tendrán obligación de tener los caballetes preparados para sujetar las motocicletas que tengan que permanecer en el parque cerrado.

A criterio del Jurado de la Prueba, podrán pasar a parque cerrado para la verificación final, las motocicletas que éstos estimen oportuno.

Toda motocicleta que tome parte en una competición, a instancias del Director de Carrera, Comisario Técnico o del Presidente del Jurado, podrá ser sometida a una verificación antes, durante o después de la carrera.

La negativa por parte del piloto, a una verificación técnica, supondrá la exclusión automática de la carrera.

REGLAS TÉCNICAS (Clase PIT-MOTARD)

1.- [INTRODUCCIÓN](#)

2.- [ESPECIFICACIONES DE LA CLASE PIT-MOTARD \(Categorías PIT-MOTARD / PIT-MOTARD Sub18\)](#)

3.- [MOTOCICLETAS ADMITIDAS](#)

- 3.1.- [Motor PIT-BIKE](#)
- 3.2.- [Chasis](#)
- 3.3.- [Horquilla delantera](#)
- 3.4.- [Basculante](#)
- 3.5.- [Dirección](#)
- 3.6.- [Amortiguador posterior](#)
- 3.7.- [Frenos](#)
- 3.8.- [Llantas](#)
- 3.9.- [Transmisión](#)
- 3.10.- [Neumáticos](#)
- 3.11.- [Depósito de carburante](#)
- 3.12.- [Admisión](#)
- 3.13.- [Embrague](#)
- 3.14.- [Puño giratorio de Gas](#)
- 3.15.- [Reposapiés](#)
- 3.16.- [Manillar](#)
- 3.17.- [Manetas](#)
- 3.18.- [Guardabarros](#)
- 3.19.- [Tubo de escape](#)
- 3.20.- [Instalación Eléctrica](#)
- 3.21.- [Radiador y sistema de lubricación](#)
- 3.22.- [Encendido](#)
- 3.23.- [Titanio y Aleación ligera](#)
- 3.24.- [Pesos](#)
- 3.25.- [Telemetría](#)
- 3.26.- [Placas PortaNúmeros](#)
- 3.27.- [Carburante](#)
- 3.28.- [Estética](#)
- 3.29.- [Seguridad](#)

4.- [EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS](#)

5.- [MEDIO AMBIENTE](#)

6.- [CONSIDERACIONES GENERALES](#)

1.- INTRODUCCIÓN

Las motocicletas destinadas al Trofeo Nacional de PIT-MOTARD, se basan en motocicletas del tipo PIT-BIKE disponibles en el mercado a través de las redes de venta habituales del fabricante.

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE PIT-MOTARD

Estas Reglas Técnicas están destinadas a autorizar distintas modificaciones en la motocicleta homologada, únicamente por el bien de la seguridad y de igualdad.

TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECISADO EN ESTAS REGLAS TÉCNICAS ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO.

La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de las motocicletas PIT-BIKE deben (salvo indicación contraria) ser conformes a la forma originalmente producida por el constructor.

Sólo se admitirá la verificación de una sola motocicleta por piloto y clase.

En el caso de que una motocicleta, tras caída en el curso de los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Comisario Técnico podría admitir la verificación de una segunda motocicleta.

3.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS

Las competiciones de PIT-MOTARD estarán abiertas a motocicletas:

PIT-MOTARD	PIT-BIKES DE 155cc A 190cc 4T CON CILINDRO HORIZONTAL Y 2V
PIT-MOTARD Sub18	

3.1.- Motor PIT-BIKE

Los motores utilizados deben ser YX (Yinxiang), ZS (Zongsheng) o cualquiera que tenga 2V y una cilindrada de 155cc a 190cc, ambos inclusive. Con 2V y que sea con cilindro horizontal.

Se podrá preparar el motor con piezas que existan en el mercado, siempre y cuando no aumente el cubicaje.

El cambio debe ser mecánico, sin ningún tipo de válvula eléctrica o electrónica.

Los cambios de los componentes en el motor serán libres y sin supeditación de tope de CV.

3.2.- Chasis

El chasis debe ser el original producido por el fabricante o cualquiera que haya en el mercado auxiliar.

3.3.- Horquilla delantera

La horquilla delantera es de libre elección, disponible en el mercado a través de las redes de venta habituales, fabricadas para su uso en PIT-BIKE.

3.4.- Basculante

El basculante puede ser el original o cualquiera que esté en el mercado auxiliar.

Un protector de cadena debe fijarse de modo que impida que la mano del piloto se meta entre el recorrido inferior de la cadena y la corona posterior de la rueda.

3.5.- Dirección

Estará provista de sus correspondientes topes de final de recorrido.

Las tijas no podrán entrar con contacto con el depósito, ni las botellas de las horquillas podrán tocar con el chasis.

3.6.- Amortiguador posterior

El amortiguador posterior será libre, disponible en el mercado a través de las redes de venta habituales, para su uso en PIT-BIKE.

Los apoyos y los puntos de fijación deben ser los originales homologados por el fabricante

3.7.- Frenos

Será obligatorio contar con los conjuntos de freno delantero y trasero instalados y que sean funcionales.

Las bombas de freno, tanto la delantera como la trasera serán libres.

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

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

Los latiguillos de freno son libres.

Las pastillas de freno son libres.

No se autoriza ningún conducto adicional de aire.

3.8.- Llantas

Se podrán montar llantas tanto de aleación como de radios.

En los ejes o pasadores delantero y trasero de las ruedas está prohibida la utilización de aleaciones ligeras.

3.9.- Transmisión

Se pueden modificar el piñón de salida de caja, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas.

3.10.- Neumáticos

Los neumáticos serán libres, tanto en su marca como en su compuesto.

El Promotor se reserva el derecho, en caso de llegar a un acuerdo con un fabricante de neumáticos, de obligar el uso exclusivo de una determinada marca.

Quedan terminantemente prohibidos los de tipo cross, enduro o trial.

En caso de lluvia, la manga no se detendrá, pues todas las carreras son declaradas en mojado.

3.11.- Depósito de carburante

Los tapones de carburante deben ser estancos y tener un sistema eficaz de cierre. Prohibidos los tapones con cierre de llave.

Las chimeneas de aireación del depósito de carburante deben llevar una válvula de retención. La salida de las chimeneas de aireación debe hacerse en un recuperador apropiado, el cual debe tener una capacidad mínima de 125cc.

En los depósitos de material plástico, se obliga que el depósito esté relleno de una espuma de material retardante (mousse Explosafe). Este punto también será obligatorio en los depósitos metálicos.

3.12.- Admisión

Se autoriza la eliminación del elemento filtrante.

La toma de admisión podrá ser sustituida o modificada.

El carburador será de libre elección.

3.13.- Embrague

El tipo de embrague (en baño de aceite) y su mando (por cable) podrán ser los de serie o cualquiera que se emplee en el mercado auxiliar.

3.14.- Puño giratorio de Gas

El conjunto acelerador con su cableado correspondiente es libre.

El puño giratorio de gas debe cerrarse automáticamente en cuanto se suelte, regresando a su punto inicial.

3.15.- Reposapiés

Los reposapiés son libres.

- Los del tipo fijo o velocidad deben llevar protección en los extremos.
- Los del tipo abatible deben incluir un sistema eficaz que lo retorne a su estado de reposo.

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

3.16.- Manillar

Será de tipo cross de una sola pieza.

Los manillares deben estar equipados con una protección en la barra transversal. Los manillares sin esta barra deberán colocar la protección en el centro del mismo.

Las extremidades del manillar deben ir protegidas por unos tapones de material sólido o recubierto de caucho y no presentar aristas cortantes.

Las motocicletas deben estar provistas, y en estado operativo, de un botón de pare montado sobre el manillar.

3.17.- Manetas

Las manetas de freno y embrague deben, en principio, terminar en una esfera (diámetro de esta esfera 19 mm. mínimo).

Esta esfera puede igualmente ser allanada, pero, en cualquier caso, los bordes deben estar redondeados (espesor mínimo de esta parte allanada 14 mm.)

Estas extremidades deben estar fijas de forma permanente y ser parte integrante de la maneta.

Tanto la maneta del embrague como la del freno deben estar en perfecto estado de eficacia y de funcionamiento.

Se autoriza el uso de protectores de manetas.

Las manetas y con sus cableados correspondientes son libres.

3.18.- Guardabarros

Es obligatorio el montaje del guardabarros delantero y trasero, que irán contruidos en materiales plásticos flexibles.

No deberán tener aristas cortantes o puntiagudas.

3.19.- Tubo de escape

Será de libre preparación.

Durante un control de ruido inicial y la primera inspección técnica, un piloto (o su mecánico) sólo pueden presentar un silencioso de reserva por máquina.

Una vez que todos los participantes hayan pasado la inspección técnica, se podrán inspeccionar otros silenciosos o se podrá hacer incluso durante el tiempo en que se desarrolla la manifestación.

Las motocicletas se medirán con el sistema 2 Metros Max.

El nivel máximo de ruido es el siguiente:

- Verificación técnica inicial:
114dB/A (112 dB/A + 2dB/A de tolerancia por la precisión del método)
- Verificación después de la manga:
115dB/A (114 dB/A + 1dB/A de tolerancia por la precisión del método)

Procedimiento: (Ver [Art. 2.15](#))

Para el test de ruido inicial en la inspección técnica, el piloto (o su mecánico) deben presentar un único escape de recambio por motocicleta.

Otros escapes de recambio pueden ser presentados después que todos los participantes hayan presentado sus motocicletas, o durante los días posteriores del evento.

3.20.- Instalación Eléctrica

La instalación eléctrica será la original para el motor en cuestión.

3.21.- Radiador y sistema de lubricación

El radiador de aceite debe ser con banjos (tornillos de acoplamiento). No se permiten de tipo abrazadera.

Los latiguillos pueden ser de goma o metálicos, pero siempre de banjo.

Todos los conductos y banjos deben ir precintados para evitar fugas de aceite.

Todos los sistemas que intervienen en la lubricación del motor deben ir perfectamente sellados mediante precinto de alambre (tapones de llenado y vaciado de aceite, tapa de filtro de aceite, latiguillos y banjos...)

Será necesario que los siguientes elementos estén precintados para su verificación:

- FILTRO ACEITE.
- TORNILLOS RADIADOR.
- TODOS LOS TORNILLOS DE BANJO DE ACEITE QUE INCORPORA EL SISTEMA DE LUBRICACIÓN DEL MOTOR.
- TAPÓN DE LLENADO DE ACEITE.
- TAPÓN DE VACIADO DE ACEITE.
- TAPAS DE DISTRIBUCIÓN Y REGISTO/REGLAJE DE VÁLVULAS.

3.22- Encendido

El encendido podrá ser variado por el original de YX y ZS.

3.23.- Titanio y Aleación ligera

La utilización del titanio está prohibida.

3.24.- Pesos

El peso mínimo (de moto más piloto) en todas las categorías será de 135 kg.

El procedimiento de pesaje se realizará con el sumatorio de moto y piloto en orden de puesta en marcha.

Solo se permitirán lastres que estén debidamente atornillados a la motocicleta y como máximo 8 kgs de lastre.

3.25.- Telemetría

No está permitido el uso de telemetría.

Un dispositivo oficial de señalización podrá ser exigido en la máquina, (transponder).

Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no se consideran como telemetría.

Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no deberán perjudicar a ningún método o equipamiento oficial de cronometraje.

3.26.- Placas PortaNúmeros

Todas las motocicletas deberán llevar sus correspondientes placas portanúmeros, una en el frontal y una a cada lado de los laterales derecho e izquierdo, en las cuales el dorsal sea visible con el piloto sobre la motocicleta en posición de conducción.

Los dorsales serán obligatoriamente:

CATEGORÍA	DORSAL	FONDO
PIT-MOTARD	NEGRO	BLANCO
PIT-MOTARD Sub18	BLANCO	NEGRO

Tanto los dorsales como los fondos serán de material mate anti-reflectante, y los dorsales estarán realizados con trazos rectos y de una altura mínima de 14cm.

La publicidad en la placa portanúmeros se colocará como mínimo a 5 cm alrededor del número, siempre dejando éste libre y bien visible, para que destaque bien el fondo y el número.

3.27.- Carburante

Solo se autoriza la utilización de carburante normal sin plomo con una tasa de plomo máxima de 0,005 g/l (sin plomo) y un MON máximo de 90, que se comercialice libremente y que cumpla con la Normativa de Carburantes de la RFME (ver normativa para las especificaciones detalladas).

3.28.- Estética

Será obligatorio conservar la estética original de la motocicleta en lo concerniente a todo su conjunto (manillar, asiento, escape, depósito, etc.)

3.29.- Seguridad

Los tapones de vaciado, llenado y niveles de aceite, deberán estar precintados con alambre.

Las motocicletas cuyo filtro de aceite sea exterior, y también deberá ir precintado.

Todos los tubos de sobrantes y respiraderos de carburador, radiador, motor, etc., irán a un recipiente adecuado cuya capacidad estará determinada y prevista para el fin al que se destina, el cual deberá estar vacío en el momento de comenzar los entrenamientos y la carrera.

Es obligatorio el montaje de un botón corta-corriente para la parada del motor.

La guía de la cadena no podrá ser retirada, con la finalidad de evitar que se introduzca el pie, la mano, etc., entre el recorrido inferior de la cadena y la corona posterior de la rueda en caso de accidente o maniobra fortuita.

En caso de niebla, lluvia o escasa visibilidad, se deberá colocar un piloto rojo (fijo o intermitente,) en la parte trasera de la motocicleta.

Si durante los entrenamientos o la carrera, un Comisario Técnico detecta un defecto en una motocicleta y que tal defecto pudiera constituir un peligro tanto para él mismo como para el resto de pilotos, informará al Jurado de la Prueba. Es responsabilidad del Jurado excluir la motocicleta de los entrenos o de la carrera.

4.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS

Los participantes irán provistos de mono de cuero de una pieza o en su defecto, si es de dos piezas, que la unión entre ambas partes sea correcta, con protecciones en hombros, codos rodillas, etc...

Igualmente irán provistos de botas y guantes de cuero o material similar. Está prohibido el material sintético.

Los participantes deberán llevar casco integral (cross o velocidad), homologado y vigente el año en curso, en buen estado, bien ajustado y sujeto correctamente. En casos de cascos sin pantalla protectora (cross...) será obligatorio el uso de gafas protectoras.

Es obligatoria la utilización de protector de pecho y espalda.

La decisión final, en relación a la seguridad del equipamiento que verifique el piloto, la tendrá el Comisario Técnico.

Las motocicletas o los pilotos sólo podrán llevar equipos de grabación, tanto de vídeo como de cualquier otro tipo de datos siempre que estén autorizados por la organización.

5.- MEDIO AMBIENTE

Será obligatorio el uso de una alfombra absorbente en la zona de trabajo de las motocicletas, con el fin de impedir que aceites o combustibles se esparzan por el suelo.

Cada piloto tiene la obligación de no dejar basura, aceites, neumáticos u otros desperdicios en la zona que han utilizado durante la prueba.

Las motocicletas sólo se podrán lavar en los lugares autorizados y creados a tal efecto por el organizador.

Los residuos, aceite, basura, etc., serán depositados en contenedores o depósitos correspondientes, colocados a tal efecto en lugares determinados por el Organizador.

El no cumplimiento de estas normas puede conllevar una sanción económica o incluso la EXCLUSIÓN de la prueba del piloto responsable.

6.- CONSIDERACIONES GENERALES

El piloto o su mecánico, además de su equipo, debe presentar su propia motocicleta, conforme a la reglamentación vigente, para ser efectuada una inspección general de la motocicleta conforme a los reglamentos FIM y a esta reglamentación.

Inmediatamente después del final de la última manga, las tres primeras motocicletas de cada manga, sin pasar por su box, deberán ser depositadas en el parque cerrado para la verificación final durante los 30 minutos siguientes a la llegada del vencedor.

Toda motocicleta que haya tomado parte en una competición podrá ser verificada de acuerdo con las normas establecidas.

Los pilotos cuyas motocicletas deban pasar la verificación técnica final, deberán poner a los mecánicos y al equipo necesario a disposición de los Comisarios Técnicos en un plazo máximo de 30 minutos una vez finalizada la carrera. Por norma general, las máquinas depositadas, una vez finalizada la carrera, en la zona de verificación técnica, podrán pasar verificación de oficio.

Los mecánicos tendrán obligación de tener los caballetes preparados para sujetar las motocicletas que tengan que permanecer en el parque cerrado.

A criterio del Jurado de la Prueba, podrán pasar a parque cerrado para la verificación final, las motocicletas que éstos estimen oportuno.

Toda motocicleta que tome parte en una competición, a instancias del Director de Carrera, Comisario Técnico o del Presidente del Jurado, podrá ser sometida a una verificación antes, durante o después de la carrera.

La negativa por parte del piloto, a una verificación técnica, supondrá la exclusión automática de la carrera.

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE SUPERMOTO- ANEXO CRONOMETRAJE

CONDICIONES MÍNIMAS SOBRE CRONOMETRAJE DE LOS CAMPEONATOS DE ESPAÑA

El cronometraje se realizará por transponder activo, los cuales serán facilitados a los pilotos por parte de la empresa de cronometraje.

Se deberán colocar dos monitores en la zona de mecánicos, de al menos 21", con sus soportes y generador de alimentación. La imagen de dichos monitores contendrá espacio para publicidad, además de una barra informativa para mostrar los mensajes importantes de la Dirección de Carrera, como por ejemplo banderas, peligros, penalizaciones o mensajes a los participantes, deberá poderse aplicar las sanciones que se aplican a los resultados de clasificación en tiempo real para la información de los deportistas y clubs, así como la suma de las mangas según la presente reglamentación, en tiempo real para facilitar las entregas de pódium inmediatamente después de las segundas mangas.

Además, deberá mostrar los siguientes campos obligatoriamente:

Posición, Dorsal, Nombre, Categoría, Posición en su categoría, tiempo, mejor tiempo, vueltas, diferencias respecto al primero y al anterior, tiempo a la finalización de la tanda y vueltas.

Serán necesarios al menos tres decodificadores, uno principal y otro para background o copia de seguridad. El tercero se usará en el caso de necesitar un tiempo intermedio o entrada a Pit-Lane (zona mecánicos) etc.

Aparte del software automatizado, se realizará una toma de tiempos total en formato manual, (al menos en carrera) usando un equipo o PC independiente con su software específico para esa tarea.

Se colocará un display informativo de tiempo de carrera y entrenamientos en la línea de meta, visible para los pilotos.

Se recomienda, que de no estar ya preparado la pista, el cronometraje montara un semáforo para dar los inicios de carrera, sincronizado a un sistema de grabación de las salidas de parrilla y de las llegadas.

Debe de habilitarse una página web para visionar los tiempos en directo (online) con un retardo máximo de 20 segundos. Dicha página deberá adaptarse adecuadamente a los dispositivos móviles y deberá estar preparada para contener publicidad de patrocinadores. La dirección de dicha página deberá comunicarse a la RFME la semana previa al evento.

La información a mostrar en el online debe ser al menos la misma que en monitores.

Se generará una lista de inscritos previa y final a las verificaciones técnicas. Los resultados se suministrarán en PDF, de la clasificación principal y por categorías, así como los tiempos parciales, vuelta a vuelta y planning de carrera.

Se facilitará cuanto antes al organizador los resultados provisionales para la entrega de premios, 3 por categoría.

Publicación de los resultados en la web de la RFME, vía aplicación informática facilitada al efecto, inmediatamente a la aprobación por parte del Jurado de la Prueba.

Deberán generarse los archivos CSV (por cada manga y por cada categoría) en un formato específico que será comunicado, para su compatibilidad con la Aplicación Informática de la RFME.

La RFME facilitará los logotipos para editar las cabeceras y pie de páginas de los resultados.

El cronometrador deberá estar al corriente de la reglamentación de estos Campeonatos.

Notas Importantes:

Toda la información de resultados y clasificaciones de los formatos de tiempo real (monitores, On line, Internet, etc.) NO TENDRAN NINGÚN VALOR OFICIAL, por lo que no se tendrán en cuenta las aportaciones de fotos, capturas de pantallas etc., de los mismos, solo son válidos los aprobados por el Jurado de la Prueba, y publicados en el cartel oficial de las competiciones.

Todo el material que se entrega por parte de las empresas cronometradoras son responsabilidad del depositario/deportista, en caso de rotura por impacto (accidente), pérdida o robo, el piloto deberá abonar su valor para reponer el material.

El transponder será colocado según las indicaciones de los cronometradores y oficiales de la prueba, con el soporte apropiado, que si no tiene deberán adquirir, la empresa de cronometraje se lo facilitara para su compra, en caso de

no atender a estas recomendaciones es el único responsable de los posibles errores que se generen en la toma de tiempos, en ningún caso será responsable del mal funcionamiento por avería cuando NO sea debido por un golpe.

En caso de la no devolución del transpondedor por parte de algún participante por descuido, deberá enviarlo en un plazo máximo de 72 horas a la empresa de cronometraje, por transporte urgente y haciéndose cargo del coste del envío, en caso de incumplir esta norma el cronometraje le podrá facturar en concepto de alquiler los gastos derivados del tiempo de retraso en el envío.

El organizador de la competición (club, Federación, circuito, etc.) deberá contratar el cronometraje para que los días de la competición oficial, NO tenga ningún coste extra para los participantes, en caso de cobro de alguna fianza no podrá superar la mitad del coste del material entregado, y la empresa será la única responsable de la devolución de las fianzas.

Las empresas de cronometrajes serán las responsables de cumplir con toda la normativa respecto a las administraciones públicas.