



## **CATEGORIA SUPERMOTARD**

### **REGLAMENTO DEPORTIVO**

#### **1.- Circuito**

##### ***1.1.-Especificacion del circuito***

- El circuito de supermotard se realizará sobre superficie asfaltada, sin zona de tierra.

##### ***1.2.- 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.
- 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.

### **1.3.- Parrilla de salida**

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 5 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 indicarán 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 24

2

## **2.- PILOTOS**

- Podrán participar los pilotos con licencia CE, licencia única o licencia social. Igualmente, podrán participar los pilotos que posean licencia por un día emitida por la FGM específicamente para esta prueba.

Las edades para participar en cada categoría son las siguientes:





CATEGORIA	EDAD
<b>Supermotard</b>	A partir de 13 años hasta cumplir 15 años con autorización especial (consultar)  A partir de 15 años
<b>Challenge SM Sub21</b>	De 13 años hasta cumplir 15 años con autorización especial (consultar)  De 15 a 21 años cumplidos
<b>Challenge SM Promoción</b>	A partir de 22 años cumplidos

#### Subcategoría Challenge SM Promoción:

Motos de fabricación anterior a 2016 (incluido), sin ayudas electrónicas al pilotaje. Reservada a pilotos que no hayan quedado entre los 3 primeros clasificados de un campeonato federado en los 2 últimos años (2017 y 2018), y que no cuenten en su palmarés con ningún título oficial de supermoto.

### 3.- ENTRENAMIENTOS

- No hay restricción de entrenamientos libres los días anteriores a la prueba.
- Los entrenamientos libres y cronometrados se celebrarán conjuntamente y constarán de 20 min
- Por el carácter clasificatorio que tiene la única tanda cronometrada y para poder tomar parte en las mangas de carrera, todos los pilotos deben tomar parte en los entrenamientos, siendo obligatorio dar como mínimo 4 vueltas. Si por razones diversas, un piloto no puede acreditar tiempo durante los entrenamientos, éste podrá tomar parte en la carrera, siempre que pueda demostrar que es



conocedor del terreno, y no se alcance la cantidad de 24 pilotos inscritos presentes en el circuito el día de la competición.

-Serán aceptados un máximo de 24 pilotos para las mangas, cuya selección se efectuará después de los entrenamientos, 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 24 mejores tiempos.
- b) Dos grupos: Los 12 mejores tiempos de cada uno de ellos.
- c) Tres grupos: Los 8 mejores tiempos de cada uno de ellos.

-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 15%.

-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.

#### 4.- COMPETICION

4

##### **4.1.- 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.

- a) 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.

- b) 2 grupos de clasificación

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

- c) 3 grupos de clasificación

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



#### 4.2.- Briefing:

- La no asistencia sin causa justificada supondrá la imposibilidad de participar en entrenamientos y carrera.
- La dispensa podrá ser acordada para un piloto por el Presidente del Juado

#### 4.3.- Día de la competición. Carreras

##### 4.3.1.- Duración de las mangas

La carrera se disputará a **dos mangas** con una duración de **12 minutos + 2 vueltas** cada una.

##### 4.3.2.- 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

##### 4.3.3 Procedimiento de salida.

- Se efectuará con el motor en marcha.
- El Director de Carrera dará orden de formar la parrilla de salida.
- Una vez colocados los pilotos, el director de carrera dará salida a la vuelta de reconocimiento por filas.
- Tras la vuelta de reconocimiento, los pilotos se situarán en el puesto que les corresponda en la parrilla de salida.
- Está prohibido repostar en la parrilla de salida.
- 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), con la rueda delantera de su motocicleta situada en la línea de fondo o antes de esa línea 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.

-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.

#### 4.3.4.-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 de 20" a sumar en el tiempo total empleado por el piloto en su manga.

#### 4.3.5.-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.

#### 4.3.6 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.

-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.

-Durante los entrenamientos cronometrados y la carrera, las reparaciones y ajustes en la motocicleta, sólo se podrán efectuar en la zona dedicada a ello por la organización.

-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 que recaigan las acciones ó sanciones que estime oportunas el jurado de la prueba.

-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.

-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 Carrera 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

#### 4.3.7.- Cambio de motocicleta

-Está prohibido el intercambio de motocicletas entre pilotos.

-Solo está permitida la verificación de una motocicleta por piloto y clase. No podrá verificarse la misma moto para participar en dos categorías.

#### 4.3.8.- Detención de una manga

-El Director de la competición 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 puede proponer al Jurado 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 proceso de clasificación de la manga será el arrojado por la vuelta completa anterior a la salida de la bandera roja.

-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.

#### 4.3.9.- 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.

-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.

-Cualquier infracción a este artículo podrá ser sancionado con la EXCLUSIÓN.

#### **4.4.- Señales oficiales**

-La señalización oficial debe ser indicada por medio de banderas, de la siguiente manera:

- Bandera Roja: Parada obligatoria para todo 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. 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 blanca con aspa roja: médico en pista
- Bandera Verde: Vía libre.
- Bandera de cuadros negros y blancos: Fin de carrera.
- La salida será dada mediante sistema de semáforo.
- En caso que por problemas técnicos no se pudiera utilizar el semáforo, éste será sustituido por la Bandera Gallega.

#### **4.5.- Cruce de la línea 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.

#### **4.6.- Cronometraje y control de pasos**

- Los servicios de cronometraje y control de pasos deben estar colocados a la altura de la línea de llegada.
- El cronometraje se efectuará a centésimas de segundo y con registro impreso de tiempos, empleándose a tales efectos el sistema de TRANSPONDER.
- Este transponder deberá ser devuelto en un plazo máximo no superior a treinta minutos desde la finalización de la última manga del programa.

#### **4.7.- Resultados**

- El vencedor de una manga es el piloto que franquea 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:
  1. No ha franqueado la línea de llegada en los cinco minutos que siguen a la llegada del vencedor.
  2. No ha cumplido las 3/4 partes del total de vueltas efectuadas por el vencedor. Si las 3/4 partes de vueltas no corresponden a un número entero, el resultado será redondeado en el número entero superior.





-La clasificación final del evento, para la entrega de trofeos, se realizará por la suma de puntos de cada manga

-El vencedor de la misma es el piloto que ha obtenido el mayor número de puntos, independientemente del número de mangas que ha terminado.

-En caso de empate, el número de mejores puestos será tomado en consideración.

-Si el empate persiste, los puntos conseguidos en la última manga determinarán la clasificación final.

#### **4.8.- Criterios de puntuación**

Se concederán los puntos en cada manga a los pilotos clasificados, según la escala siguiente

POSICION	PUNTOS
1º	25
2º	20
3º	16
4º	13
5º	11
6º	10
7º	9
8º	8
9º	7
10º	6
11º	5
12º	4
13º	3
14º	2
15º	1

**La categoría de supermotard será única, extrayéndose de la puntuación general la clasificación de las challenge sub21.**

#### **4.9.- Reclamaciones**

-Media hora como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de la Competición o a los Comisarios Deportivos, acompañando a cada reclamación un





depósito de 300 €, y haciendo constar en cada una, el nombre del reclamante, el número de Licencia, el número de Salida y el motivo de la reclamación.

-Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de 800 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 600 € para las de 2 tiempos. Si la motocicleta reconocida es conforme, la cantidad de 500 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 300 € para las de 2 tiempos, será destinado al pago de los gastos ocasionados al equipo reclamado.

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

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

-La/s pieza/s motivo de litigio será/n precintada/s según lo expresado anteriormente y enviada/s al Comité de Disciplina y Apelación. La/s pieza/s retenida/s será/n devueltas al cierre de los procedimientos de reclamación o apelación.

#### **4.10.- Premios y trofeos**

-Inmediatamente después de finalización de la última manga del evento, estos tres pilotos se dirigirán al lugar del Pódium para recoger el Trofeo correspondiente. El incumplimiento de esta norma será motivo de sanción deportiva.





## REGLAMENTO TÉCNICO

### 1.- ESPECIFICACIONES

- Este reglamento está destinado 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 supermotard estarán abiertas a motocicletas:

- Superiores a 175cc. hasta 750cc. (Motores de 4 tiempos)
- Superiores a 120cc. hasta 300cc. (Motores de 2 tiempos)

13

---

*CONSULTAR ANEXO MOTOCICLETAS HOMOLOGADAS PARA SU PARTICIPACIÓN*

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

#### **2.1.- MOTOR / CAJA DE VELOCIDADES**

- Motor de 2/4 tiempos
- 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 o electrónica.

#### **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 electro mecánica 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 o 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.

### **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.
- En los ejes o pasadores delantero y trasero de las ruedas está prohibida la utilización de aleaciones ligeras.
- Los neumáticos serán libres, tanto en la marca como en el 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.
- En caso de lluvia, la manga no se detendrá, pues todas las carreras son declaradas en mojado.

### **2.14.- REPOSAPIÉS.**

- **Las estriberas deben ser retráctiles. 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: 115 dB/A
- Procedimiento:
  - a) Preparación del sonómetro
    - Calibrado a 113,5 dB/A o a 93,5 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 opción A.
    - Activar la opción Rápida (Fast)
    - Seleccionar la gama Hi 80 – 130 dB/A
    - Activar la función “MAX-MIN” – ajustada en MAX.
  - b) Posicionamiento 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.





-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.

--El ruido ambiente deberá ser inferior a 95 dB/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 dentro de un pequeño marco fijado al suelo.

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

- La medida se efectúa con la motocicleta sobre sus dos ruedas, en punto muerto, con el motor en caliente. Si es necesario y a petición del Comisario Técnico se engranará una o varias marchas para realizar el control.

- El comisario técnico se colocará al lado de la motocicleta, en el lado opuesto al micrófono, o delante del manillar al lado de la rueda delantera, para no hacer de pantalla entre la motocicleta y el micrófono.

- 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).

- Se gira el acelerador tan rápidamente como sea posible (inmediatamente) hasta que aparecen los primeros signos de regulación de régimen (por el limitador de rpm), después se suelta rápidamente para evitar explosiones.

- Si el motor tiende a ahogarse, acelerar ligeramente antes de dar gas a tope.

- Si hay explosiones, se vuelve a empezar la medición.

- Una solución para evitarlas sería desacelerar progresivamente.

#### e) La medición – Registro del nivel sonoro.

- Para las motos desprovistas de un limitador de régimen, la aceleración será inferior a 2 segundos.

- Una forma mnemotécnica de contar es: “mil uno, mil dos”, o “1y, 2y”.

- Cuando una medida se considera aceptable, se anota el resultado, después reajustar (apretar en el lateral del sonómetro) sobre el ajuste MAX MIN hasta que desaparezca la lectura precedente.

- Volver a apretar la tecla MAX MIN para reiniciar 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



- Un régimen notablemente bajo se detecta fácilmente escuchando. En caso de duda, controlar el régimen máximo antes de cortar con un tacómetro.
- 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 los días en los que se desarrolla la manifestación.

#### **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 PORTA NÚMEROS**

- 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 números serán negros y el fondo blanco.
- 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 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.- ESTETICA**

- 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, 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 (min.250cc), 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.
- 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, matricula, 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.
- 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. 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 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.
- 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.
- En caso de niebla, lluvia, o escasa visibilidad, se deberá colocar un piloto rojo (fijo o intermitente) en la parte trasera de la motocicleta.
- Queda expresamente prohibido cualquier indumentaria encima del mono de protección, a excepción del mono de plástico transparente para el agua en caso de lluvia.

### **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



# ANEXO: MODELOS ADMITIDOS

## CLASES SUPERMOTARD

Marca	Modelo
APRILIA	SM (todos los modelos) CROSS/ENDURO (todos los modelos con sus adaptaciones)
BETA	SM (todos los modelos) CROSS/ENDURO (todos los modelos con sus adaptaciones)
GAS-GAS	SM (todos los modelos) CROSS/ENDURO (todos los modelos con sus adaptaciones)
HONDA	SM (todos los modelos) CROSS/ENDURO (todos los modelos con sus adaptaciones)
HUSQVARNA	SM (todos los modelos) CROSS/ENDURO (todos los modelos con sus adaptaciones)
KTM	SM (todos los modelos) CROSS/ENDURO (todos los modelos con sus adaptaciones)
SHERCO	SM (todos los modelos) CROSS/ENDURO (todos los modelos con sus adaptaciones)
SUZUKI	SM (todos los modelos) CROSS/ENDURO (todos los modelos con sus adaptaciones)
TM	SM (todos los modelos) CROSS/ENDURO (todos los modelos con sus adaptaciones)
YAMAHA	SM (todos los modelos) CROSS/ENDURO (todos los modelos con sus adaptaciones)
KAWASAKI	SM (todos los modelos) CROSS/ENDURO (todos los modelos con sus adaptaciones)



**Subcategoría Challenge SM Promoción:**

Motos de fabricación anterior a 2016 (incluido), sin ayudas electrónicas al pilotaje. Reservada a pilotos que no hayan quedado entre los 3 primeros clasificados de un campeonato federado en los 2 últimos años (2017 y 2018), y que no cuenten en su palmarés con ningún título oficial de supermoto.

