



Campeonato de Aragón Supermotard 2018

REGLAMENTO TÉCNICO

Campeonato de Aragón de Supermotard (SM-Open, SM-Promesas)

1.- ESPECIFICACIONES DE LAS CLASES SM-OPEN / SM-PROMESAS

- Estos reglamentos están destinados 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:

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

--Serán motocicletas derivadas de motocross, enduro o trail.

2.1.- MOTOR / CAJA DE VELOCIDADES

- Motor monocilíndrico y 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.

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.

2.7.- 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.

2.8.- FRENOS

--Serán de libre preparación.

2.9.- SUSPENSIONES

--Serán de libre preparación.

2.10.- 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.

2.11.- 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.

2.12.- 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 fijadas 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 material plástico tipo MX o Enduro; en ninguna ocasión los metálicos derivados de velocidad.

2.13.- 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)

2.14.- 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.

2.15.- 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 deslizadora de nylon o similar, con la finalidad que la parte metálica de los estribos no dañen el asfalto.

2.16.- TUBO DE ESCAPE

--Será de libre preparación

2.17.- 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.

2.18.- 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 y fondos serán:

Categoría	Número	Fondo
SM-Open	NEGRO	AMARILLO
SM-Promesas	AZUL	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 Aragón disponga de un patrocinador oficial, la FARAM se reserva el derecho de su utilización publicitaria en los dorsales.

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

2.19.- GUARDABARROS

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

--No deberán tener aristas cortantes o puntiagudas.

2.20.- ESTETICA

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

2.21.- SEGURIDAD

--Los taponos 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, 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. 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.

--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 ó depósitos correspondientes, colocados a tal efecto en lugares determinados por el Organizador.

--El no cumplimiento de estas normas puede conllevar una sanción económica ó 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 RFME.

--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, 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 ó después de la carrera.