



# CAMPEONATO DE ASTURIAS 2023

# **SUPERMOTARD**



## **REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO**

### **Artículo 1 - TITULO Y GENERALIDADES**

La Federación de Motociclismo del Principado de Asturias aprueba este reglamento, como reglamento general del Campeonato de Asturias de Velocidad 2023.

Que se regirá por su propio Reglamento Deportivo, por el de la RFME 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.

Las pruebas de esta modalidad se llevarán a cabo de acuerdo a las siguientes normas:

### **Artículo 2 – LICENCIAS**

Las licencias permitidas para participar y puntuar en este Campeonato son las siguientes:

- Licencia Homologada (anual o de 1 evento)
- Licencia de 1 día

Las de día puntuarán para la prueba, pero no para el campeonato, pudiendo tramitar un máximo de 3 en la temporada.

### **Artículo 3 – CATEGORIAS**

MINI GP 110	Alevín - Juvenil	Hasta 12 años
SM 65	Alevín - Juvenil	Hasta 12 años
SM 85	Juvenil - Cadete	Hasta 15 años
SM 450	Junior - Senior	A partir de 15 años

### **Artículo 4 – CIRCUITOS**

Las manifestaciones del Campeonato de Asturias de Velocidad, deberán estar organizadas en circuitos que previamente hayan sido inspeccionados y aprobados por la FMPA.

Seguridad

Se actuará siempre con el fin de garantizar la máxima seguridad.



## **Artículo 5 – INSCRIPCIONES**

Las inscripciones se llevarán a cabo a través de la Federación Territorial donde se celebró la prueba, siendo el precio de la misma la autoriza por dicha federación.

## **Artículo 6 - 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 izquierda y en el exterior izquierdo si la primera curva es a derecha.

Deberá estar pintada 2 m. retrasada con respecto a la línea de llegada de cronometraje (antena receptoracronometraje).

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.

La posición de las motocicletas en la línea de salida, se indicará con un trazo blanco pintado sobre el suelo.

El número total de puestos a pintar sobre la línea de salida será de 30.

## **Artículo 7 - CRONOMETRAJE**

La organización facilitará a todos los pilotos un transponder para el cronometraje de la competición. Al finalizar la prueba el piloto tiene la obligación de devolverlo, en caso de pérdida tendrá que abonar el importe de dicho transponder.

## **Artículo 8 – ENTRENAMIENTOS**

Tendrán una sesión de entrenamientos de 20 min. Para poder tomar parte en las mangas de carrera, todos los pilotos deben tomar parte en los entrenamientos cronometrados.

Será aceptado un grupo de como máximo 30 pilotos por mangas, cuya selección se efectuará después de los entrenamientos cronometrados.



Será posible efectuar entrenamientos libres el día anterior, siempre y cuando el circuito los convoque.

### **Artículo 9 – PARRILLA DE SALIDA**

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

En caso de lluvia, las carreras se declararán todas en mojado.

### **Artículo 10 - CARRERAS**

Zona de pre-parque

Todas las motocicletas deben estar en la zona de salida 5 minutos antes de la hora del comienzo de la manga. No cumplir con esta norma supondrá la pérdida de posición en parrilla.

#### **10.1 Procedimiento de salida.**

Se efectuará con el motor en marcha.

El director de carrera dará orden de formar la parrilla de salida.

Una vez formada, su adjunto con una bandera roja pasando entre los pilotos, dará comienzo a la vuelta de calentamiento por filas. Se prohíbe hacer entrenos de salida en esta vuelta.

Terminada la vuelta de calentamiento, los pilotos volverán a sus puestos con la rueda delantera de su motocicleta situada en la línea que define su situación en la parrilla de salida y se encontrarán con el juez de salida con la bandera roja situado en la primera fila de la parrilla.

Una vez completada la parrilla, el juez de salida con la bandera roja se retirará de la parrilla.

Se dará la salida subiendo una bandera nacional de abajo a arriba o bien con semáforo al apagarse la luz roja.

#### **10.2 Adelantamiento en la salida**

Se entiende que hay anticipación a señal de salida cuando exista un movimiento de la



motocicleta antes de que se levante la bandera de salida o se apague la luz del semáforo. La penalización será de 10" a sumar en el tiempo total empleado por el piloto en su manga.

### **10.3 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.

#### Conducta durante la carrera

Los corredores deben obedecer las indicaciones señalizadas mediante banderas, y deben comportarse de una manera responsable que, deliberadamente, no represente ningún peligro para los demás competidores, participantes o público espectador, tanto en la pista como en los boxes, antes, durante y después de la carrera.

Circulando únicamente por la pista y por la zona de boxes. En caso de abandono accidental de la pista, podrá 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 y que no le represente ninguna ventaja.

Los oficiales pueden ayudar al piloto a retirar su motocicleta.

Si un corredor 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 corredor a retirar su motocicleta.

Si un corredor 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 corredores 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 pre-parque o en la pista.

Está terminantemente prohibido que los corredores 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 para uno mismo.

Durante los entrenamientos, la consulta entre los miembros de equipos y sus corredores estará limitada a la zona de reparaciones, ya que esta acción puede perjudicar el progreso de los otros corredores, por lo tanto, no se puede 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 este sobre el que recaigan las acciones o sanciones que estime oportunas el jurado de la prueba.

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 con la EXCLUSIÓN.

EL cambio de motocicleta no está permitido.

### **Artículo 10 - COMPETICIÓN**

Las competiciones puntuables para el Campeonato de Asturias se desarrollarán a:

Dos mangas de 8 minutos más dos vueltas para cada categoría.

Si por decisión del jurado de la prueba se separan las categorías, las categorías SM 85 y SM 450 las mangasserán de 10 minutos más dos vueltas.

### **Artículo 11 - 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 en no importa qué momento de la primera mitad de la misma, ésta será recomenzada. Los pilotos se dirigirán directamente al parque de corredores, y la nueva salida será dada a la mayor brevedad posible.

El nuevo lugar en parrilla será adjudicado por el puesto que ocupaba la vuelta anterior al momento que haya sido mostrada la bandera roja.

El tiempo de duración de esta nueva manga quedará reducido en un 30%

El tiempo de duración de esta nueva manga quedará reducido en un 30% con respecto al tiempo reglamentariamente establecido.

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 orden final estará determinado por la clasificación de los pilotos en la vuelta anterior a la que haya sido mostrada la bandera roja.

Con la excepción de una salida falsa, una manga solamente puede ser recomenzada una sola vez. Si es necesario detener una manga más de una vez, ésta será declarada nula y no celebrada.

### **Artículo 12 - 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.

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 pilotos que entren en el parque de corredores con su motocicleta durante la competición no podrán reanudar la misma.

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 sancionada con la EXCLUSIÓN.

### **Artículo 13 - 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 Amarilla, fija: Peligro, conducir lentamente (prohibido adelantar).

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. (Prohibido adelantar).

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 de cuadros negros y blancos: Fin de carrera.

#### **Artículo 14 - CRUCE DE LA LINEA DE CRONOMETRAJE (META)**

El tiempo en 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.

#### **Artículo 15 – 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.

En el momento de franquear la línea de control, el piloto deberá estar en contacto con la motocicleta.

No estará clasificado el piloto que:

- No haya franqueado la línea de llegada en los cinco minutos que siguen a la llegada del vencedor.
- No haya cumplido las 3/4 partes del total de las vueltas efectuadas por el vencedor.



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.

### **Artículo 16 – PUNTUACIONES**

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

1° - 25 puntos	6° - 10 puntos	11° - 5 puntos
2° - 20 "	7° - 9 "	12° - 4 "
3° - 16 "	8° - 8 "	13° - 3 "
4° - 13 "	9° - 7 "	14° - 2 "
5° - 11 "	10° - 6 "	15° - 1 "

Los casos de empate en la clasificación final del campeonato se resolverán a favor del piloto que haya obtenido mayor número de primeros puestos; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido el mayor número de segundos puestos; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido el mayor número de terceros puestos, y así sucesivamente.

En caso de persistir el empate será determinante el resultado de la última carrera puntuable en que hayan participado conjuntamente los pilotos en cuestión.

### **Asistencias médicas**

El Circuito tiene la obligación de disponer como mínimo dos ambulancias, una de ellas con soporte vital básico, con su personal sanitario, así como un médico preferiblemente traumatólogo, que deberán estar presentes en el circuito antes de empezar los entrenamientos.

### **Artículo 17 - VERIFICACIONES TÉCNICAS**

El corredor o su mecánico, además de su equipo, debe presentar su propia motocicleta,



conforme a la reglamentación vigente de la Federación.

Está prohibido el intercambio de motocicletas entre pilotos.

Están prohibidos los dorsales de más de dos cifras.

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

A criterio del jurado podrán pasar a parque cerrado para verificación final las motocicletas que éstos estimen oportuno.

Todo piloto que vaya sobre su motocicleta deberá ir provisto con la indumentaria apropiada (mono, casco, etc.).

#### **Artículo 18 - PREMIOS POR CARRERA Y POR CAMPEONATO:**

Por carrera solo habrá premios a la clasificación de la carrera.

No habrá premios en metálico para las pruebas puntuables para el campeonato.

Por clasificación general en el final del campeonato en cada categoría.

1º - Trofeo y Diploma

2º - Trofeo y Diploma.

3º - Trofeo y Diploma

Para obtener un premio hay que participar en la mitad más una de las pruebas del campeonato.

#### **Artículo 19 – 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 100,00 €, 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 800,00 €.

Toda solicitud de control de carburante por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de 1.000,00 €, efectuado al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado).

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 700,00 € que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de la reclamación.

## **Artículo 20 - REGLAMENTO TECNICO**

Estos reglamentos están destinados a autorizar distintas modificaciones en la motocicleta homologada.

**TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECISADO EN ESTE REGLAMENTO ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO.**

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).

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.

### **20-1.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS**

Las competiciones estarán abiertas a motocicletas:

SM 65	Desde 49cc. hasta 65cc.
SM 85	Desde 80cc. hasta 85cc. (2 tiempos)
MINI GP 110	Hasta 113cc. (4 tiempos)
SM 450	Hasta 300cc (2 tiempos) o hasta 450cc. (4 tiempos)

### **20-2.- MOTOR / CAJA DE VELOCIDADES**

Motor monocilíndrico de 2 tiempos, con un cubicaje según Sub-Categorías.

Motor monocilíndrico de 4 tiempos con un cubicaje según Categorías.



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, sin ningún cambio ni sustitución de piezas.

La culata y el cilindro será de libre preparación sobre la base del original.

El cigüeñal será de libre preparación sobre la base del original.

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.

### **20.3.- CHASIS**

Debe ser el original sin ningún tipo de modificación.

### **20.4.- GEOMETRIA**

Debe ser la original, no se permite ninguna modificación.

### **20.5.- HORQUILLA DELANTERA**

Las horquillas deben ser producidas para la motocicleta homologada.

Las partes internas de las horquillas pueden modificarse.

### **20.6.- 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.

### **20.7.- 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.

### **20.8.- 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.

### **20.9.- FRENOS**

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

Las pinzas de freno (delantera y trasera), deben ser las originales homologadas por el fabricante.

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.

### **20.10.- LLANTAS**

Libres. Se podrán montar tanto de aleación como de radios.

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.

### **20.11.- 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 derodadura.

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

### **20.12.- 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.

### **20.13.- 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.

### **20.14.- 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 chicle y sus reglajes serán de libre manipulación.

### **20.15.- 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.

### **20.16.- 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.



### **20.17.- 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.

### **20.18.- 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 colocarla 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.

### **20.19.- 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.

### **20.20.- GUARDABARROS**

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





No deberán tener aristas cortantes o puntiagudas.

#### **20.21.- TUBO DE ESCAPE**

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

#### **20.22.- INSTALACIÓN ELÉCTRICA**

La instalación eléctrica será de libre configuración.

#### **20.23.- RADIADOR**

El sistema de refrigeración será el original.

Los manguitos se podrán sustituir por otros no originales.

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

#### **20.24.- ENCENDIDO**

El encendido será libre.

La bujía será libre.

#### **20.25.- 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.

#### **20.26.- TITANIO Y ALEACIÓN LIGERA.**

La utilización del titanio está prohibida.

#### **20.27.- 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.

## **20.28.- 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
SUPER-MOTARD 65	BLANCO	NEGRO
SUPER-MOTARD 85	NEGRO	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 portanúmeros 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 números, la decisión del Comisario Técnico será final.

## **20.29.- 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 el Reglamento de Carburantes de la RFME (ver reglamento para las especificaciones detalladas).

## **20.30.- ESTÉTICA**

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

## **20.31.- SEGURIDAD**

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

Las motocicletas cuyo filtro de aceite sea exterior, 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. Es responsabilidad del Jurado excluir la motocicleta de los entrenos o de la carrera.

## **21.- 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.

## **22.- 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 o incluso la EXCLUSIÓN de la prueba del piloto responsable.

## **23.- 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 FMPA.

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 del Comisario Técnico 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 o después de la carrera.