

CAMPIONATO GALEGO VELOCIDADE

SBK JUNIOR CRITERIUM MASTER REGULAMENTO

Artigo 1 - TITULO E XENERALIDADES:

A FGM convoca o Campionato Galego de SBK JUNIOR e CRITERIUM para o ano 2023, que se rexerá polo seu propio Regulamento Deportivo, polo da RFME e polas seguintes normas, así como polas disposicións complementarias que poidan ser debidamente aprobadas. Serán disputados nas competicións e datas que se sinalen no Calendario Deportivo Motociclista, podendo participar na mesma os pilotos coas licenzas que se mencionan, estando dotada dos Trofeos e Premios que se indican.

Artigo 2 – CATEGORÍAS:

SBK JUNIOR (Idade mínima 14 anos – idade máxima 24 anos) - (YAMAHA 320 / KTM 390 / KAWA 300 / KAWA 400 / CBR 500) (MOTOS DE SERIE)

SBK MASTER: A Partir dos 25 anos. (YAMAHA 320 / KTM 390 / KAWA 300 / KAWA 400 / CBR 500) (MOTOS DE SERIE)

CRITERIUM (a partir dos 14 anos cumpridos) - 2T 125cc . 4T Ata 250cc. 2 cilindros. Ata 300cc mono cilíndrica. (MOTOS DE SERIE)

Artigo 3 – CIRCUÍTOS

O Campionato de Velocidade SBK JUNIOR / CRITERIUM deberán estar organizadas en circuítos que previamente fosen inspeccionados e aprobados pola FGM.

3.1 Seguridade. Actuarase sempre co fin de garantir a máxima seguridade.

3.2 Asistencias médicas. O Club organizador ten a obrigaón de levar como mínimo dúas ambulancias co seu persoal sanitario, así como un médico preferiblemente traumatólogo, que deberán estar presentes no circuítos antes de empezar os adestramentos cronometrados do domingo.

Artigo 4 – INSCRICIÓN:

As inscricións e o pago de dereitos correspondente deberán efectuarse a través da zona privada de federado na web da FGM. Os prezos e prazos están reflectidos na propia web e na información de cada proba.

Artigo 5 - GRELLA DE SAÍDA:

Conformarase da seguinte maneira:

- O número de postos por liña de saída será de 3.
- A “pole position” deberá estar colocada no extremo exterior dereito se a primeira curva é a esquerda e no exterior esquerdo sen a primeira curva é a dereita. Deberá estar pintada 2 m. atrasada con respecto á liña de chegada de cronometraxe (antena receptora cronometraxe).
- Na mesma liña de saída deixarase 1 m., como mínimo, a cada lado de cada unha das motocicletas e cada posto atrasarase 1 m. con respecto ao seu precedente.
- Os emprazamentos das liñas pares deberán estar emprazados entre as posicións das liñas impares.
- Un espazo de 4 m. debe separar a cada unha das liñas, esta distancia debe ser medida entre a primeira posición dunha liña e a primeira da liña seguinte.
- A posición das motocicletas na liña de saída indicaranse cun trazo branco pintado sobre o chan.
- O número total de postos a pintar sobre a liña de saída será de 30.

Artigo 6 - PILOTOS:

Poderán participar neste Campionato todos os pilotos con licenza Homologada ou Rexional de Galicia e pilotos con licenza Homologada doutras comunidades (con opción a trofeo e podio da proba pero sen puntuar para o Campionato Galego) con convenio das categorías Xuvenil, Cadete, Junior, Sénior e Veterano. As licenzas de un día tamén son válidas.

Artigo 7 - TRANSPONDEDORES DA FGM facilitará a todos os pilotos un transponder para a cronometraxe da competición, ao finalizar a proba o piloto ten a obrigaón de devolvelo, en caso de perda terá que abonar o importe de devandito transponder.

Artículo 8 – ADESTRAMENTOS:

8.1 Adestramentos Cronometrados Cada categoría terá dúas sesións de adestramentos de 10 min. Para poder tomar parte nas mangas de carreira, todos os pilotos deben tomar parte nos adestramentos cronometrados. Será aceptado un grupo de como máximo 30 pilotos por mangas, cuxa selección se efectuará despois dos adestramentos cronometrados. Será posible efectuar adestramentos libres o día anterior, a condición de que o circuítos convóqueos. Se hai exceso de participación ou de categorías



poderanse facer 10 min. dos adestramentos cronometrados o sábado en formato de libres cronometrados e cunha ambulancia de asistencia

8.2 Orde da grella de saída na competición A orde dos pilotos na grella de saída quedase determinado polos resultados dos adestramentos cronometrados.

8.3 En caso de choiva as carreiras declararanse todas en mollado.

Artigo 9 - CARREIRAS:

9.1 Zona de pre-parque Todas as motocicletas deben estar na zona de saída 5 minutos antes da hora do comezo da manga. Non cumprir con esta norma supoñerá perda de posición á última posición en grella.

9.2 Procedemento de saída. Efectuarase co motor en marcha. O director de carreira dará orde de formar a grella de saída. Unha vez formada, o seu adxunto cunha bandeira vermella pasando entre os pilotos, dará comezo á volta de quecemento por filas. Terminada a volta de quecemento, os pilotos volverán aos seus postos coa roda dianteira da súa motocicleta situada na liña que define a súa situación na grella de saída e atoparanse co xuíz de saída coa bandeira vermella situado na primeira fila da grella. Unha vez completada a grella, o xuíz de saída coa bandeira vermella retirárase da grella. Darase a saída subindo unha bandeira nacional de abaixo a arriba ou ben con semáforo ao apagarse a luz vermella.

9.3 Adiantamento na saída Enténdese que hai anticipación a sinal de saída cando exista un movemento da motocicleta antes de que se levante a bandeira de saída ou se apague a luz do semáforo. A penalización será de 10" a sumar no tempo total empregado polo piloto na súa manga.

9.4 Medios de propulsión. Durante a carreira, as motocicletas soamente poderán desprazarse pola súa propia forza motriz, os esforzos musculares do seu piloto ou a forza da gravidade.

9.5 Conduta durante a carreira

- Os corredores deben obedecer as indicacións sinalizadas mediante bandeiras.
- Os corredores deben comportarse dunha maneira responsable que, deliberadamente, non represente ningún perigo para os demais competidores, participantes ou público espectador, tanto na pista como nos boxes, antes, durante e despois da carreira.
- Os corredores unicamente deben circular pola pista e pola zona de boxes.
- En caso de abandono accidental da pista, poderá volver á mesma, prudentemente, polo mesmo lugar por onde a abandonou, e en caso de imposibilidade, polo punto máis próximo por onde se produciu devandito abandono e que non lle represente ningunha vantaxe. Os oficiais poden axudar ao piloto para retirar a súa motocicleta.
- Se un corredor ten a intención de abandonar, debe situar a súa motocicleta nunha zona que non represente perigo, e sempre seguindo as indicacións dos oficiais, os cales poden axudar ao corredor para retirar a súa motocicleta.
- Se un corredor atópase con problemas na súa motocicleta e como consecuencia deles debe retirarse dos adestramentos ou da carreira, debe abandonar a pista e colocar a súa motocicleta nun lugar seguro seguindo as indicacións dos oficiais, e en ningún caso debe tentar proseguir pola pista co obxecto de alcanzar a zona de boxes.
- No caso dos corredores que circulan a velocidade reducida pola pista para dirixirse a boxes, deben circular o máis separados posible da zona ideal de trazada.
- As reposicións efectuaranse sempre co motor parado. Nunca se poderá encher a motocicleta no pre-parque ou na pista.
- Está terminantemente prohibido que os corredores transporten a outra persoa na motocicleta, xa sexa pola pista como pola zona de boxes.
- Está prohibido circular en sentido contrario ao da marcha, a menos que isto fágase baixo a indicación dun oficial.
- Non é posible a transmisión de ningún tipo de sinal desde unha motocicleta en marcha a ningunha persoa ou receptor, salvo os sinais do emisor da cronometraxe da carreira, dos sistemas denominados “lap timer”, (sempre que non sexan prohibidos expresamente pola cronometraxe da proba) e das mensaxes que, mediante a presentación dun panel, sonlle mostrados desde boxes aos corredores.
- Non esta permitido o uso de telemetría.
- Está prohibido pararse en pista durante o transcurso dos adestramentos e carreira.
- Os ensaios de saída durante os adestramentos están só autorizados sempre baixo supervisión do director ao finalizar os adestramentos.
- Durante os adestramentos, a consulta entre os membros de equipos e os seus corredores estará limitada á zona de reparacións, xa que esta acción pode prexudicar o progreso dos outros corredores, por tanto, non se pode parar voluntariamente na pista.
- Todos os pilotos, durante os adestramentos ó carreira, así como os seus acompañantes (mecánicos, responsable de menores, etc.) observarán un comportamento correcto, tanto con outros pilotos como con mecánicos, cargos oficiais e público en xeral. De non ser así, o responsable será o piloto, e será contra este sobre o que recaian as accións ó sancións que estime oportunas a FGM.
- Todo piloto que vaia sobre a súa motocicleta deberá ir provisto coa indumentaria apropiada (mono, casco, etc.)
- Ningunha persoa que non sexa o piloto, poderá pilotar unha motocicleta de competición.
- Queda terminantemente prohibido o uso de pendentes, colares, colgantes, piercings, etc...
- Calquera infracción a este artigo poderá ser sancionada coa EXCLUSIÓN.



9.6 Cambio de motocicleta

- Só está permitido o cambio de motocicleta en caso de rotura da primeira moto e tras verificación do comisario técnico, pero nunca na manga

Artigo 10 – COMPETICIÓN:

- As competicións puntuables para o Campionato de Velocidade SBK JUNIOR / CRITERIUM desenvolveranse a: - Dúas mangas de 10 minutos máis dúas voltas.

Artigo 11 - DETENCIÓN DUNHA MANGA:

- O Director da competición ten o dereito, por propia iniciativa, de deter prematuramente unha manga, de anular unha parte ou toda a manga por razóns urxentes de seguridade ou por outros casos de forza maior.
- Se unha manga é detida en non importa que momento da primeira metade da mesma, esta será recomenzada. Os pilotos dirixiranse directamente ao parque de corredores, e a nova saída será dada o máis axiña posible.
- O novo lugar en grella será adjudicado polo debido a que ocupaba a volta anterior ao momento que fose mostrada a bandeira vermella.
- O tempo de duración desta nova manga quedará reducido nun 30% con respecto ao tempo regulamentariamente establecido.
- Autorizarase o cambio de motocicleta. A elección final deberá facerse antes dos 10 minutos da nova saída.
- Os pilotos de reserva poden tomar parte na nova saída se un ou varios dos participantes iniciais están na imposibilidade de participar ou foron excluídos.
- O Director pode propoñer ao Xurado a exclusión dun ou varios pilotos, aos que considere responsables da detención da manga.
- Se unha manga é detida despois que transcorrese a primeira metade, a manga será considerada como terminada. A orde final estará determinada pola clasificación dos pilotos na volta anterior á que fose mostrada a bandeira vermella.
- Coa excepción dunha saída falsa, unha manga soamente pode ser recomenzada unha soa vez. Se é necesario deter unha manga máis dunha vez, esta será declarada nula e non celebrada.

Artigo 12 - ASISTENCIA EXTERIOR:

- Está prohibida toda asistencia exterior na competición, salvo se é levada a cabo, co propósito de garantir a seguridade, por un comisario designado pola organización.
- Todo corredor que se salga da pista poderá unicamente volver á mesma, prudentemente, polo mesmo lugar por onde a abandonou e en caso de imposibilidade, polo punto máis próximo por onde se produciu devandito abandono.
- Estará prevista unha zona, á beira da pista, para as reparacións durante as mangas.
- Os corredores que a utilicen ao incorporarse á competición, deben deter a súa motocicleta antes de entrar no circuíto novamente. Nesta zona específica, as únicas persoas admitidas serán os mecánicos, que poderán proceder ás reparacións, e os encargados das sinalizacións.
- Os pilotos que entren no parque de corredores coa súa motocicleta durante a competición non poderán renovar a mesma.
- Os mecánicos/ sinalizadores deberán ter especial coidado en non entorpecer a traxectoria dos participantes e absterse de mostrar lousas con anotacións non dirixidas ao seu piloto, para o que xa existen oficiais cualificados.
- Designarase unha "ZONA OBRIGATORIA" para a función de sinalización, sendo responsable o Club Organizador do cumprimento desta norma.
- Calquera infracción a este artigo poderá ser sancionada coa EXCLUSIÓN.

Artigo 13 - SINAIS OFICIAIS:

A sinalización oficial debe ser indicada por medio de bandeiras, da seguinte maneira:

- Bandeira Vermella: Parada obrigatoria para todos os pilotos.
- Bandeira Amarela, fixa: Perigo, conducir lentamente (prohibido adiantar).
- Bandeira Amarela axitada: Perigo inmediato, minorar a marcha, o piloto debe estar preparado para pararse, prohibido saltar e adiantar, pode haber persoal de seguridade ou calquera outro obstáculo dentro do circuíto. Cando esta bandeira preséntese nunha sección de saltos múltiples, os corredores deberán negociar cada salto por separado ata que pasase a zona en cuestión. (Prohibido adiantar).
- Bandeira amarela con franxas vermellas: Deterioración da adherencia da pista (Aceite/auga...)
- Bandeira Azul, axitada: Atención, Vd. vai ser dobrado por un piloto (facilite a Manobra).
- Bandeira de cadros negros e brancos: Fin de carreira.
- A saída será dada mediante sistema de semáforo
- No caso de que por problemas técnicos non se puidese utilizar o semáforo, este será substituído pola Bandeira Nacional.

Artigo 14 - CRUZAMENTO DA LIÑA DE CRONOMETRAXE (META)



• O tempo en que unha motocicleta cruza a liña de cronometraxe debe rexistrarse cando a parte máis adiantada da mesma cruza a Liña de Chegada (Meta). No momento do cruzamento de meta, o corredor deberá estar en contacto coa motocicleta. A Liña de Chegada deberá estar debidamente balizada.

Artigo 15 – RESULTADOS:

- O vencedor dunha manga é o piloto que franquea o primeiro a liña de chegada. Os pilotos que lle seguen serán parados cando pasen a liña de chegada. No momento de franquear a liña de control, o piloto deberá estar en contacto coa motocicleta.
- Non estará clasificado o piloto que:
 - a) Non franquease a liña de chegada nos cinco minutos que seguen á chegada do vencedor,
 - b) Non cumprise as 3/4 partes do total das voltas efectuadas polo vencedor. O vencedor da mesma é o piloto que obtivo o maior número de puntos, independentemente do número de mangas que terminou. En caso de empate, o número de mellores postos será tomado en consideración. Se o empate persiste, os puntos conseguidos na última manga determinarán a clasificación final.

Artigo 16 – PUNTUACIÓNS:

Carreira: Concederanse os puntos en cada manga aos pilotos clasificados, segundo a escala seguinte: 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 "

En caso de empate desempata o mellor resultado en calquera das mangas, de persistir será determinante para desempatar o mellor resultado da última manga.

Campionato:

- Os casos de empate na clasificación final do campionato resolveranse a favor do piloto que obtivese maior número de primeiros postos; de subsistir o empate, a favor do que obtivese o maior número de segundos postos; de subsistir o empate, a favor do que obtivese o maior número de terceiros postos, e así sucesivamente.
- En caso de persistir o empate será determinante o resultado da última carreira puntuable en que participasen conxuntamente os pilotos en cuestión. De non coincidir en ningunha proba será determinante o resultado da última manga que disputara calquera deles.

Artigo 17 – RECLAMACIÓNS:

- Media hora como máximo, despois da publicación dos resultados oficiais, poderán formularse por escrito as reclamacións ao Director da Competición ou aos Comisarios Deportivos, acompañando a cada reclamación un depósito de 100,00 €, e facendo constar en cada unha o nome do reclamante, o número de Licenza, o número de Saída e o motivo da reclamación.
- As reclamacións técnicas irán acompañadas dun depósito de 800,00 €. En caso de ser desestimada a reclamación técnica, o 50% do importe será entregado ao piloto reclamado. O resto ingresarase na conta da FGM.
- Toda solicitude de control de carburante por unha reclamación, deberá ir acompañada dun depósito de 1.000,00 €, efectuado ao Director de Competición ou aos Comisarios Deportivos (Xurado). Se a análise de carburantes dá a razón ao reclamante, o total do depósito será devolto ao reclamante e o reclamado terá que pagar os gastos de todos os controis efectuados. No caso de que a análise de carburante dá a razón ao reclamado, a parte perdedora deberá pagar os gastos de todos os controis efectuados, deducindo destes gastos o importe de 700,00 € que corresponde ao importe do depósito efectuado unha vez deducido o importe da reclamación.

Artigo 18 - PREMIOS POR CARREIRA

18.1 Por carreira trofeos aos tres primeiros da xeral de cada categoría.

18.2 Por clasificación xeral no final do Campionato. Desta clasificación xeral obteranse os tres primeiros clasificados de cada categoría.

1º - Trofeo e Diploma.

2º - Trofeo e Diploma.

3º - Trofeo e Diploma

Para obter un premio hai que participar na metade máis unha das probas do campionato, se non se participa nese número de probas obtense a clasificación e pérdese o trofeo e diploma.

Artigo 19 - VERIFICACIÓNS TÉCNICAS:

- O corredor ou o seu mecánico, ademais do seu equipo, debe presentar a súa propia motocicleta, conforme á regulamentación vixente da FGM. Só permítese a verificación dunha soa motocicleta. Está prohibido o intercambio de motocicletas entre pilotos.
- Toda motocicleta que tomase parte nunha Carrera podería ser verificada de acordo con as normas establecidas.
- A criterio do xurado poderán pasar a parque pechado para verificación final as motocicletas que estes estimen oportuno.
- Toda motocicleta que tome parte nunha Carreira, a pedimento do Director de Carreira ou Comisario.

A interpretación deste regulamento corresponde ao xurado da proba, á asemblea e Comisión Delegada FGM



Artigo 20 - REGULAMENTO TECNICO:

20.1 Regulamento Técnico categoría “SBK JUNIOR & MASTER”.

- As motocicletas serán de libre comercialización homologada para rúa con carenados completos con quilla. A cilindrada é para motocicletas dos modelos específicos de 4T incluídos no Art. 2, non poderán ser automáticas
- Preparación libre de motor CON PEZAS ORIXINAIS E RESPECTANDO A CILINDRARA ORIXINAL
- A pinza debe ser a orixinal, permitíndose modificacións e substitución dos peiraos interiores.
- Pódesele instalar un amortiguador de dirección, sen que este modifique o seu ángulo de xiro. - Amortiguador traseiro libre.
- Freos libres, non se admiten freos de carbono.
- Só poderase usar gasolina sen chumbo segundo o regulamento RFME e FIM.
- As rodas deben ser as homologadas para a motocicleta. O diámetro da lamia será de 17”
- Os pneumáticos serán de tipo comercial, están permitido os de competición “slick” ou “slick manipulados”.
- Todos os elementos e o aspecto exterior da motocicleta deben ser de serie.
- Escape libre. De libre preparación conservando as características estéticas do orixinal, cumprindo a normativa de ruído esixida polo circuito onde se celebre a competición.
- Carburador libre.
- Acceso libre.
- A refrixeración ha de ser por auga sen ningún tipo de aditivos.
- A bomba de auga non pode ser modificada nin substituída, así como o seu accionamento.
- As manetas de freo e embrague deberán estar en perfecto estado acabando nunha esfera de 19 mm de diámetro.
- Os dorsais e os fondos serán libres a condición de que o contraste a consideración do técnico é lexible, deberá levar un dianteiro e dous atrás (dereita e esquerda).
- Só permítense dorsais con DÚAS CIFRAS.
- Será obrigatorio dispoñer de recuperador de líquidos.

20.2 Regulamento Técnico categoría “CRITERIUM”

- As motocicletas serán de velocidade, con carenados completos con quilla con motores de 125c.c., os modelos específicos de 4T incluídos no Art. 2, non poderán ser automáticas
- Preparación libre de motor CON PEZAS ORIXINAIS E RESPECTANDO A CILINDRARA ORIXINAL
- A pinza debe ser a orixinal, permitíndose modificacións e substitución dos peiraos interiores.
- Pódesele instalar un amortiguador de dirección, sen que este modifique o seu ángulo de xiro.
- Amortiguador traseiro libre.
- Freos libres, non se admiten freos de carbono.
- Só poderase usar gasolina sen chumbo segundo o regulamento RFME e FIM.
- As rodas deben ser as homologadas para a motocicleta. O diámetro da lamia será de 17”
- Os pneumáticos serán de tipo comercial, están permitido os de competición “slick” ou “slick manipulados”.
- Todos os elementos e o aspecto exterior da motocicleta deben ser de serie.
- Escape libre. De libre preparación conservando as características estéticas do orixinal, cumprindo a normativa de ruído esixida polo circuito onde se celebre a competición.
- Carburador libre.
- Acceso libre.
- A refrixeración ha de ser por auga sen ningún tipo de aditivos.
- A bomba de auga non pode ser modificada nin substituída, así como o seu accionamento.
- As manetas de freo e embrague deberán estar en perfecto estado acabando nunha esfera de 19 mm de diámetro.
- Os dorsais e os fondos serán libres a condición de que o contraste a consideración do técnico sexa lexible, deberá levar un dianteiro e dous atrás (dereita e esquerda).
- Só permítense dorsais con DÚAS CIFRAS. Reserva na web coa inscrición por orde de chegada.
- Será obrigatorio dispoñer de recuperador de líquidos.

20.3- EQUIPAMENTO DOS PILOTOS

- Os participantes irán provistos de mono de coiro dunha peza ou na súa falta, se é de dúas pezas, que a unión entre ambas as partes sexa correcta, con proteccións ao carricho, cóbados xeonllos, etc...Igualmente irán provistos de botas e luvas de coiro ou material similar. Está prohibido o material sintético.
- Os participantes deberán levar casco integral (cros ou velocidade), homologado e vixente o ano en curso, en bo estado, ben axustado e suxeito correctamente. En casos de cascos sen pantalla protectora (cros...) será obrigatorio o uso de lentes protectoras.
- É obrigatoria a utilización de protector de peito e costas.
- A decisión final, en relación á seguridade do equipamento que verifique o piloto, teraa o Comisario Técnico.



•As motocicletas ou os pilotos só poderán levar equipos de gravación, tanto de vídeo como de calquera outro tipo de datos sempre que estean autorizados pola organización.

20.4.- MEDIO AMBIENTE

- Será obrigatorio o uso dunha alfombrilla absorbente na zona de traballo das motocicletas, co fin de impedir que aceites ou combustibles esparéxanse polo chan.
- Cada piloto ten a obrigaón de non deixar lixo, aceites, pneumáticos ou outros desperdicios na zona que utilizaron durante a proba.
- As motocicletas só se poderán lavar nos lugares autorizados e creados para ese efecto polo organizador.
- Os residuos, aceite, lixo, etc., serán depositados en contedores ou depósitos correspondentes, colocados para ese efecto en lugares determinados polo Organizador. •O non cumprimento destas normas pode conlevar unha sanción económica ou mesmo a EXCLUSIÓN da proba do piloto responsable.



CAMPIONATO GALEGO VELOCIDADE SUPERMOTO

Open – Promesas - Master REGULAMENTO

Artigo 1 - TITULO E XENERALIDADES

A FGM convoca para este ano o Campionato Galego Velocidade (CGV) das Categorías da clase SUPERMOTO (SM) , que se rexerá polo seu propio Regulamento Deportivo, polo da RFME e polas seguintes normas, así como polas disposicións complementarias que poidan ser debidamente aprobadas. Serán disputados nas competicións e datas que se sinalen no Calendario Deportivo Motociclista, podendo participar na mesma os pilotos coas licenzas que se mencionan, estando dotada dos Trofeos e Premios que se indican.

Artigo 2 – CATEGORIAS

Só serán recoñecidas para o Campionato Galego de Supermoto as seguintes categorías:

- SM-Open
- SM-Promesas
- SM-Master

Artigo 3 – PILOTOS

Poderán puntuar nesta Campionato, os pilotos que estean en posesión de licenza Galega ou Homologada tramitada a través da FGM. Os pilotos doutras comunidades poderán participar con licenza homologada sen puntuar para o CGV. Con dereito a podio e trofeo na proba na que participen.

OPEN - Pilotos con licenza Homologada e galega tramitada a través da FGM. Homologada de calquera comunidade das categorías Júnior e Sénior.

PROMESAS – Pilotos dos 15 aos 21 anos máximo, con licenza Homologada e Galega tramitada a través da FGM e Homologada de calquera comunidade das categorías Cadete, Júnior e Sénior.

MÁSTER – Pilotos que teñan 30 anos cumpridos con licenza Homologada e Galega tramitada a través da FGM. e Homologada de calquera comunidade. O campión de PROMESAS de anos anteriores participará en OPEN .

Artigo 4 – CIRCUÍTOS

As manifestacións do Campionato Galego de Supermoto deberán estar organizadas en circuitos que previamente fosen inspeccionados e aprobados pola FGM.

4.1 - Especificacións do circuito No Campionato Galego de Supermoto o circuito realizarase sobre unha superficie 100% de asfalto. Non hai terra.

4.2 - Seguridade Actuarase sempre co fin de garantir sempre a máxima seguridade.

Artigo 4 – INSCRICIÓN:

As inscricións e o pago de dereitos correspondente deberán efectuarse a través da zona privada de federado na web da FGM. Os prezos e prazos están reflectidos na propia web e na información de cada proba.

Artigo 6 – TRANSPONDEDORES

A FGM facilitará a todos os pilotos un transponder para a cronometraxe da competición, ao finalizar a proba o piloto ten a obriga de devolvelo, en caso de perda terá que abonar o importe de devandito transponder.

Artigo 7 - GRELLA DE SAÍDA

Conformarase da seguinte maneira:

7.1 O número de postos por liña de saída será de 3.

7.2 A “pole position” deberá estar colocada no extremo exterior dereito se a primeira curva é a esquerda e no exterior esquerdo se a primeira curva é a dereita. Deberá estar pintada 2 m. atrasada con respecto á liña de chegada de cronometraxe (antena receptora cronometraxe). 7.3 Na mesma liña de saída deixarase 1 m., como mínimo, a cada lado de cada unha das motocicletas e cada posto atrasarase 1 m. con respecto ao seu precedente.

7.4 Os emprazamentos das liñas pares deberán estar emprazados entre as posicións das liñas impares.

7.5 Un espazo de 4 m. debe separar a cada unha das liñas, esta distancia debe ser medida entre a primeira posición dunha liña e a primeira da liña seguinte.

7.6 A posición das motocicletas na liña de saída indicaranse cun trazo branco pintado sobre o chan.

7.7 O número total de postos a pintar sobre a liña de saída será de 30

Artigo 8 – ADESTRAMENTOS



8.1 Adestramentos

- A sesión de adestramentos será de 20 min. Se os adestramentos fanse separados, a sesión será de 15 min. Para poder tomar parte nas mangas de carreira, todos os pilotos deben tomar parte nos adestramentos cronometrados.
- Será aceptado un grupo de como máximo 20 pilotos por mangas, cuxa selección se efectuará despois dos adestramentos cronometrados.
- Será posible efectuar adestramentos libres o día anterior, a condición de que o circuíto convóqueos. Se hai exceso de participación ou de categorías poderanse facer 10 min. dos adestramentos cronometrados o sábado en formato de libres cronometrados e cunha ambulancia de asistencia.

8.2 Orde da grella de saída na competición

A orde dos pilotos na grella de saída quedase determinado polos resultados dos adestramentos cronometrados.

8.3 En caso de choiva as carreiras declararanse todas en mollado.

Artigo 9 – BRIEFING

Antes do comezo dos adestramentos o director de carreira convocará unha reunión de pilotos na que explicará detalladamente todo o relativo ao desenvolvemento da competición.

Artigo 10 – CARREIRAS

10.1 Zona de pre-parque Todas as motocicletas deben estar na zona de saída 5 minutos antes da hora do comezo da manga. Non cumprir con esta Norma supoñerá perda de posición á última posición en grella..

10.2 Procedemento de saída.

- Efectuarase co motor en marcha.
- O director de carreira dará orde de formar a grella de saída. Unha vez formada, o seu adxunto cunha bandeira vermella pasando entre os pilotos, dará comezo á volta de quecemento por filas, PROHIBIDO FACER ADESTRAMENTOS DE SAÍDA NESTA VOLTA.
- Terminada a volta de quecemento, os pilotos volverán aos seus postos coa roda dianteira da súa motocicleta situada na liña que define a súa situación na grella de saída e atoparanse co xuíz de saída coa bandeira vermella situado na primeira fila da grella.
- Unha vez completada a grella, o xuíz de saída coa bandeira vermella retirárase da grella. Darase a saída subindo unha bandeira nacional de abaixo a arriba ou ben con semáforo ao apagarse a luz vermella.

10.3 Adiantamento na saída

- Enténdese que hai anticipación a sinal de saída cando exista un movemento da motocicleta antes de que se levante a bandeira de saída ou se apague a luz do semáforo. A penalización será de 10" a sumar no tempo total empregado polo piloto na súa manga.

10.4 Medios de propulsión

- Durante a carreira, as motocicletas soamente poderán desprazarse pola súa propia forza motriz, os esforzos musculares do seu piloto ou a forza da gravidade.

10.5 Conduta durante a carreira

- Os corredores deben obedecer as indicacións sinalizadas mediante bandeiras.
- Os corredores deben comportarse dunha maneira responsable que, deliberadamente, non represente ningún perigo para os demais competidores, participantes ou público espectador, tanto na pista como nos boxes, antes, durante e despois da carreira.
- Os corredores unicamente deben circular pola pista e pola zona de boxes. En caso de abandono accidental da pista, poderá volver á mesma, prudentemente, polo mesmo lugar por onde a abandonou, e en caso de imposibilidade, polo punto máis próximo por onde se produciu devandito abandono e que non lle represente ningunha vantaxe. Os oficiais poden axudar ao piloto para retirar a súa motocicleta.
- Se un corredor ten a intención de abandonar, debe situar a súa motocicleta nunha zona que non represente perigo, e sempre seguindo as indicacións dos oficiais, os cales poden axudar ao corredor para retirar a súa motocicleta.
- Se un corredor atópase con problemas na súa motocicleta e como consecuencia deles debe retirarse dos adestramentos ou da carreira, debe abandonar a pista e colocar a súa motocicleta nun lugar seguro seguindo as indicacións dos oficiais, e en ningún caso debe tentar proseguir pola pista co obxecto de alcanzar a zona de boxes.
- No caso dos corredores que circulan a velocidade reducida pola pista para dirixirse a boxes, deben circular o máis separados posible da zona ideal de trazada.
- As reposicións efectuaranse sempre co motor parado. Nunca se poderá encher a motocicleta no pre-parque ou na pista.
- Está terminantemente prohibido que os corredores transporten a outra persoa na motocicleta, xa sexa pola pista como pola zona de boxes.
- Está prohibido circular en sentido contrario ao da marcha, a menos que isto fágase baixo a indicación dun oficial.



- Non é posible a transmisión de ningún tipo de sinal desde unha motocicleta en marcha a ningunha persoa ou receptor, salvo os sinais do emisor da cronometraxe da carreira, dos sistemas denominados “lap timer”, (sempre que non sexan prohibidos expresamente pola cronometraxe da proba) e das mensaxes que, mediante a presentación dun panel, sonlle mostrados desde boxes aos corredores.
- Está prohibido pararse en pista durante o transcurso dos adestramentos e carreira.
- Os ensaios de saída durante os adestramentos están só autorizados sempre que esta práctica non represente perigo para os demais pilotos e para un mesmo. Está prohibido facer ensaios de saída na volta de quecemento.
- Durante os adestramentos, a consulta entre os membros de equipos e os seus corredores estará limitada á zona de reparacións, xa que esta acción pode prexudicar o progreso dos outros corredores, por tanto, non se pode parar voluntariamente na pista.
- Todos os pilotos, durante os adestramentos ó carreira, así como os seus acompañantes (mecánicos, responsable de menores, etc..) observarán un comportamento correcto, tanto con outros pilotos como con mecánicos cargos oficiais e público en xeral. De non ser así, o responsable será o piloto, e será contra leste sobre o que recaian as accións ó sancións que estime oportunas a FGM
- Todo piloto que vaia sobre a súa motocicleta deberá ir provisto coa indumentaria apropiada (mono, casco, etc..).
- Ningunha persoa que non sexa o piloto, poderá pilotar unha motocicleta de competición.
- Queda terminantemente prohibido o uso de pendentes, colares, colgantes, piercings, etc...
- Calquera infracción a este artigo poderá ser sancionado coa EXCLUSIÓN. 10.6 Cambio de motocicleta.
- Non está permitido o cambio de motocicleta.

Artigo 11 – COMPETICIÓNS

As competicións puntuables para a Campionato Galego de SM Open, Promesas e Master desenvolverán a:

- Dúas mangas de 10 minutos máis dúas voltas.
- O número máximo de participantes será de 30 pilotos.

Artigo 12 - DETENCIÓN DUNHA MANGA

- O Director da competición ten o dereito, por propia iniciativa, de deter prematuramente unha manga, de anular unha parte ou toda a manga por razóns urxentes de seguridade ou por outros casos de forza maior.
- Se unha manga é detida en non importa que momento da primeira metade da mesma, esta será recomenzada. Os pilotos dirixiranse directamente ao parque de corredores, e a nova saída será dada o máis axiña posible.
- O novo lugar en grella será adxudicado polo debido a que ocupaba a volta anterior ao momento que fose mostrada a bandeira vermella.
- O tempo de duración desta nova manga quedará reducido nun 30% con respecto ao tempo regulamentariamente establecido.
- Autorizarase o cambio de motocicleta. A elección final deberá facerse antes dos 10 minutos da nova saída.
- Os pilotos de reserva poden tomar parte na nova saída se un ou varios dos participantes iniciais están na imposibilidade de participar ou foron excluídos.
- O Director pode propoñer ao Xurado a exclusión dun ou varios pilotos, aos que considere responsables da detención da manga.
- Se unha manga é detida despois que transcorrese a primeira metade, a manga será considerada como terminada. A orde final estará determinada pola clasificación dos pilotos na volta anterior á que fose mostrada a bandeira vermella.
- Coa excepción dunha saída falsa, unha manga soamente pode ser recomenzada unha soa vez. Se é necesario deter unha manga máis dunha vez, esta será declarada nula e non celebrada.

Artigo 13 - ASISTENCIA EXTERIOR

- Está prohibida toda asistencia exterior na competición, salvo se é levada a cabo, co propósito de garantir a seguridade, por un comisario designado pola organización. Todo corredor que se salga da pista poderá unicamente volver á mesma, prudentemente, polo mesmo lugar por onde a abandonou e en caso de imposibilidade, polo punto máis próximo por onde se produciu devandito abandono.
- Estará prevista unha zona, á beira da pista, para as reparacións durante as mangas. Os corredores que a utilicen ao incorporarse á competición, deben deter a súa motocicleta antes de entrar no circuíto novamente. Nesta zona específica, as únicas persoas admitidas serán os mecánicos, que poderán proceder ás reparacións, e os encargados das sinalizacións. Os pilotos que entren no parque de corredores coa súa motocicleta durante a competición non poderán renovar a mesma.
- Os mecánicos / señalizadores deberán ter especial coidado en non entorpecer a traxectoria dos participantes e absterse de mostrar lousas con anotacións non dirixidas ao seu piloto, para o que xa existen oficiais cualificados.
- Designarase unha "ZONA OBRIGATORIA" para a función de sinalización, sendo responsable o Club Organizador do cumprimento desta norma.
- Calquera infracción deste artigo poderá ser sancionado coa EXCLUSIÓN.



Artigo 14 - SINAIS OFICIAIS

A sinalización oficial debe ser indicada por medio das seguintes bandeiras

- Bandeira Vermella: Parada obrigatoria para todos os pilotos.
- Bandeira Amarela, fixa: Perigo, conducir lentamente (prohibido adiantar).
- Bandeira Amarela axitada: Perigo inmediato, minorar a marcha, o piloto debe estar preparado para pararse, prohibido saltar e adiantar, pode haber persoal de seguridade ou calquera outro obstáculo dentro do circuíto. Cando esta bandeira preséntese nunha sección de saltos múltiples, os corredores deberán negociar cada salto por separado ata que pasase a zona en cuestión. (Prohibido adiantar).
- Bandeira amarela con franxas vermellas: Deterioración da adherencia da pista (Aceite/auga...)
- Bandeira Azul, axitada: Atención, Vd. vai ser dobrado por un piloto (facilite a manobra)
- Bandeira de cadros negros e brancos: Fin de carreira.
- A saída será dada mediante sistema de semáforo. No caso de que por problemas técnicos non se puidese utilizar o semáforo, este será substituído pola Bandeira Galega ou Nacional.

Artigo 15 - CRUZAMENTO DA LIÑA DE CRONOMETRAXE (META)

- O tempo en que unha motocicleta cruza a liña de cronometraxe debe rexistrarse cando a parte máis adiantada da mesma cruza a Liña de Chegada (Meta). No momento do cruzamento de meta, o corredor deberá estar en contacto coa motocicleta. A Liña de chegada deberá estar debidamente sinalizada.

Artigo 16 – RESULTADOS

- O vencedor dunha manga é o piloto que franquea o primeiro a liña de chegada. Os pilotos que lle seguen serán parados cando pasen a liña de chegada.
- No momento de franquear a liña de control, o piloto deberá estar en contacto coa motocicleta.
- Non estará clasificado o piloto que:
 - a) Non franquease a liña de chegada nos cinco minutos que seguen á chegada do vencedor,
 - b) Non cumprise as 3/4 partes do total das voltas efectuadas polo vencedor.
- O vencedor da mesma é o piloto que obtivo o maior número de puntos, independentemente do número de mangas que terminou.
- En caso de empate, o número de mellores postos será tomado en consideración.
- Se o empate persiste, os puntos conseguidos na última manga determinarán a clasificación final.

Artigo 17 - PUNTUACIÓNS

Carreira: Concederanse os puntos en cada manga aos pilotos clasificados, segundo a escala seguinte: 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 "

En caso de empate desempata o mellor resultado en calquera das mangas, de persistir será determinante para desempatar o mellor resultado da última manga.

Campionato:

- Os casos de empate na clasificación final do campionato resolveranse a favor do piloto que obtivese maior número de primeiros postos; de subsistir o empate, a favor do que obtivese o maior número de segundos postos; de subsistir o empate, a favor do que obtivese o maior número de terceiros postos, e así sucesivamente.
- En caso de persistir o empate será determinante o resultado da última carreira puntuable en que participasen conxuntamente os pilotos en cuestión. De non coincidir en ningunha proba será determinante o resultado da última manga que disputara calquera deles.

Artigo 18 – RECLAMACIÓNS

- Media hora como máximo, despois da publicación dos resultados oficiais, poderán formularse por escrito as reclamacións ao Director da Competición ou aos Comisarios Deportivos, acompañando a cada reclamación un depósito de 100,00 €, e facendo constar en cada unha o nome do reclamante, o número de Licenza, o número de Saída e o motivo da reclamación.
- As reclamacións técnicas irán acompañadas dun depósito de 800,00 €. En caso de ser desestimada a reclamación técnica, o 50% do importe será entregado ao piloto reclamado. O resto ingresarase na conta da FGM.
- Toda solicitude de control de carburante por unha reclamación, deberá ir acompañada dun depósito de 1.000,00 €, efectuado ao Director de Competición ou aos Comisarios Deportivos (Xurado). Se a análise de carburantes dá a razón ao reclamante, o total do depósito será devolto ao reclamante e o reclamado terá que pagar os gastos de todos os controis efectuados. No caso de que a análise de carburante dá a razón ao reclamado, a parte perdedora deberá pagar os gastos de todos os controis



efectuados, deducindo destes gastos o importe de 700,00 € que corresponde ao importe do depósito efectuado unha vez deducido o importe da reclamación.

Artículo 19 - TROFEOS POR CARREIRA

19.1 - Por carreira haberá trofeos para os tres primeiros da clasificación xeral de todas as categorías por separado.

19.2 – Por Campionato. Por categorías: 1º - Trofeo e Diploma 2º - Trofeo e Diploma. 3º - Trofeo e Diploma. Para obter o trofeo e diploma hai que participar na metade máis unha das probas, se non se participa nese número de probas obtense a clasificación e pérdese o trofeo e diploma.

Artigo 20 - VERIFICACIÓNS TÉCNICAS

O corredor ou o seu mecánico, ademais do seu equipo, debe presentar a súa propia motocicleta, conforme á regulamentación vixente da FGM Só permítese a verificación dunha soa motocicleta. Está prohibido o intercambio de motocicletas entre pilotos. Toda motocicleta que tomase parte nunha Carrera poderá ser verificada de acordo coas normas establecidas. A criterio do xurado poderán pasar a parque pechado para verificación final as motocicletas que estes estimen oportuno ou toda motocicleta que tome parte nunha carreira, a pedimento do Director de Carreira ou Comisario.

Artigo 21 - REGULAMENTO TECNICO

21.1 Motocicletas admitidas

As competicións de Supermoto estarán abertas a motocicletas de: 125 ata 300 c.c. en motores de dous tempos e desde 250 ata 750 c.c. en motores de 4 tempos. En todas as categorías serán motocicletas derivadas de motocrós, enduro ou trail.

21.2 Guiador Será de tipo cros dunha soa peza. Non poderá ter unha lonxitude menor de 500 mm. Nin superior a 850 mm. O longo máximo das empuñaduras do guiador non debe ser superior a 150 mm. e deben estar suxeitas nos extremos do mesmo. Os guiadores deben estar equipados cunha protección na barra transversal. Os guiadores sen esta barra deberana colocar no centro do mesmo. As extremidades do guiador poden ir protexidas por uns tapóns de material sólido ou recuberto de caucho.

21.3 Manetas As manetas de freo e embrague deben, en principio, terminar nunha esfera (diámetro desta esfera 19 mm. mínimo). Esta esfera pode igualmente ser achandada, pero en calquera caso, os bordos deben estar redondeados (espesor mínimo desta parte achandada 14 mm.) Estas extremidades deben estar fixas de forma permanente e ser parte integrante da maneta. Tanto a maneta do embrague como a do freo deben estar en perfecto estado de eficacia e defuncionamiento. Autorízase o uso de protectores de manetas.

21.4 Mando do acelerador O puño do acelerador deberá pechar a comporta ou bolboreta do carburador sempre que o condutor non o accione.

21.5 Pneumáticos e Lamiás Os pneumáticos son libres. En todo pneumático que sexa manipulado non debe aparecer nunca a carcasa do mesmo no fondo do debuxo da banda de rodadura. Quedan terminantemente prohibidos os de tipo cros, enduro ou trial.

21.6 Posta en marcha É obrigatorio contar cun dispositivo de arranque, xa sexa de pedal ou por motor de arranque, en perfecto estado de uso.

21.7 Tubo de escape

- Será de libre preparación, cumprindo o nivel máximo de ruído, que esixa o circuíto onde se desenvolva a competición.

21.8 Freos

- Serán de libre preparación.

21.9 Suspensións

- Serán de libre preparación.

21.10 Dirección

- Estará provista dos seus correspondentes topes de final de percorrido.

21.11 Motor

- Será de libre preparación.

21.12 Alimentación

- Será de libre preparación.

21.13 Seguridade

- Todos os tubos de sobranceiros e respiraderos de carburador, radiador, motor, etc., irán a un recipiente adecuado cuxa capacidade mínima será de 300cc., o cal deberá estar vacío no momento de comezar os adestramentos e a carreira.

- Os tapóns de baleirado, enchido e niveis tanto de aceite como do sistema de refrixeración, deberán estar precintados con arame.

- Só permitirase auga como líquido refrixerante.

- É obrigatorio a montaxe dun botón curta-corrente para a parada do motor.



- O piñón de ataque das motocicletas deberá estar provisto dun protector para impedir que o piloto introduza os dedos no interior.
- Eliminaranse das motocicletas que o leven de serie: claxon, luces, caballetes, espellos, intermitentes, repousapés pasaxeiro, matrícula, etc...
- 21.14 Placas porta números
- Todas as motocicletas deberán levar as súas correspondentes placas porta-números, unha no frontal e unha a cada lado dos laterais dereito e esquerdo, nas cales o dorsal sexa visible co piloto sobre a motocicleta en posición de condución.
- 21.15 Dorsais
- As cores do número e do fondo das placas serán de libre elección por parte do piloto. Deberá de existir unha clara distinción cromática entre a cor do número e a cor do fondo.
ESTAN PROHIBIDOS OS DORSAIS MAIS DE 2 CIFRAS.
- 21.16 Guardalamas
- É obrigatorio a montaxe do guardalamas dianteiro e traseiro, que irán construídos en materiais plásticos flexibles.
- 21.17 Indumentaria
- Os participantes irán provistos de mono de coiro dunha peza ou na súa falta, se é de dúas pezas, que a unión entre ambas as partes sexa correcta, casco integral, botas luvax, etc.
- 21.18 Estética
- Será obrigatorio conservar a estética orixinal da motocicleta no concernente a todo o seu conxunto (guiador, asento, escape, depósito, etc..)

MEDIO AMBIENTE

- Será obrigatorio o uso dunha alfombrilla absorbente na zona de traballo das motocicletas, co fin de impedir que aceites ou combustibles esparéxanse polo chan.
- Cada piloto ten a obrigaón de non deixar lixo, aceites, pneumáticos ou outros desperdicios na zona que utilizaron durante a proba.
- As motocicletas só se poderán lavar nos lugares autorizados e creados para ese efecto polo organizador.
- O non cumprimento destas normas pode conlevar unha sanción económica ó mesmo a **EXCLUSIÓN** da proba do piloto responsable.



CAMPIONATO GALEGO VELOCIDADE PITMOTARD **REGULAMENTO**

Artigo 1 - TITULO E XENERALIDADES

A FGM convoca para este ano o Campionato Galego Velocidade (CGV) das Categorías da clase PITMOTARD, que se rexerá polo seu propio Regulamento Deportivo, polo da RFME e polas seguintes normas, así como polas disposicións complementarias que poidan ser debidamente aprobadas. Serán disputados nas competicións e datas que se sinalen no Calendario Deportivo Motociclista, podendo participar na mesma os pilotos coas licenzas que se mencionan, estando dotada dos Trofeos e Premios que se indican.

Artigo 2 – CATEGORIAS

Só serán recoñecidas para o Campionato Galego de Supermoto as seguintes categorías:

- Pitmotard 165
- Pitmotard 190
- Pitmotard sub18

Artigo 3 – PILOTOS

Poderán puntuar nesta Campionato, os pilotos que estean en posesión de licenza Galega ou Homologada tramitada a través da FGM. Os pilotos doutras comunidades poderán participar con licenza homologada sen puntuar para o CGV. Con dereito a podio e trofeo na proba na que participen.

Pitmotard - Pilotos maiores de 18 anos con licenza Homologada e galega tramitada a través da FGM. Homologada de calquera comunidade das categorías Júnior e Sénior.

Pitmotard Sub18 – Pilotos dos 15 aos 19 anos máximo, con licenza Homologada e Galega tramitada a través da FGM e Homologada de calquera comunidade das categorías Cadete, Júnior e Sénior.

Artigo 4 – CIRCUÍTOS

As manifestacións do Campionato Galego de Pitmotard deberán estar organizadas en circuitos que previamente fosen inspeccionados e aprobados pola FGM.

4.1 - Especificacións do circuito No Campionato Galego de Pitmotard o circuito realizarase sobre unha superficie 100% de asfalto. Non hai terra.

4.2 - Seguridade Actuarase sempre co fin de garantir sempre a máxima seguridade.

Artigo 4 – INSCRICIÓN:

As inscricións e o pago de dereitos correspondente deberán efectuarse a través da zona privada de federado na web da FGM. Os prezos e prazos están reflectidos na propia web e na información de cada proba.

Artigo 6 – TRANSPONDEDORES

A FGM facilitará a todos os pilotos un transponder para a cronometraxe da competición, ao finalizar a proba o piloto ten a obriga de devolvelo, en caso de perda terá que abonar o importe de devandito transponder.

Artigo 7 - GRELLA DE SAÍDA

Conformarase da seguinte maneira:

7.1 O número de postos por liña de saída será de 3.

7.2 A “pole position” deberá estar colocada no extremo exterior dereito se a primeira curva é a esquerda e no exterior esquerdo se a primeira curva é a dereita. Deberá estar pintada 2 m. atrasada con respecto á liña de chegada de cronometraxe (antena receptora cronometraxe). 7.3 Na mesma liña de saída deixarase 1 m., como mínimo, a cada lado de cada unha das motocicletas e cada posto atrasarase 1 m. con respecto ao seu precedente.

7.4 Os emprazamentos das liñas pares deberán estar emprazados entre as posicións das liñas impares.

7.5 Un espazo de 4 m. debe separar a cada unha das liñas, esta distancia debe ser medida entre a primeira posición dunha liña e a primeira da liña seguinte.

7.6 A posición das motocicletas na liña de saída indicaranse cun trazo branco pintado sobre o chan.

7.7 O número total de postos a pintar sobre a liña de saída será de 20

Artigo 8 – ADESTRAMENTOS



8.1 Adestramentos

- A sesión de adestramentos será de 15 min. Se os adestramentos fanse separados, a sesión será de 10 min. Para cada grupo. Para poder tomar parte nas mangas de carreira, todos os pilotos deben tomar parte nos adestramentos cronometrados.
- Será aceptado un grupo de como máximo 20 pilotos por mangas, cuxa selección se efectuará despois dos adestramentos cronometrados.
- Será posible efectuar adestramentos libres o día anterior, a condición de que o circuíto convóqueos . Se hai exceso de participación ou de categorías poderanse facer 10 min. dos adestramentos cronometrados o sábado en formato de libres cronometrados e cunha ambulancia de asistencia .

8.2 Orde da grella de saída na competición

A orde dos pilotos na grella de saída quedase determinado polos resultados dos adestramentos cronometrados.

8.3 En caso de choiva as carreiras declararanse todas en mollado.

Artigo 9 – BRIEFING

Antes do comezo dos adestramentos o director de carreira convocará unha reunión de pilotos na que explicará detalladamente todo o relativo ao desenvolvemento da competición.

Artigo 10 – CARREIRAS

10.1 Zona de pre-parque Todas as motocicletas deben estar na zona de saída 5 minutos antes da hora do comezo da manga. Non cumprir con esta Norma supoñerá perda de posición á última posición en grella..

10.2 Procedemento de saída.

- Efectuarase co motor en marcha.
- O director de carreira dará orde de formar a grella de saída. Unha vez formada, o seu adxunto cunha bandeira vermella pasando entre os pilotos, dará comezo á volta de quecemento por filas, **PROHIBIDO FACER ADESTRAMENTOS DE SAÍDA NESTA VOLTA.**
- Terminada a volta de quecemento, os pilotos volverán aos seus postos coa roda dianteira da súa motocicleta situada na liña que define a súa situación na grella de saída e atoparanse co xuíz de saída coa bandeira vermella situado na primeira fila da grella.
- Unha vez completada a grella, o xuíz de saída coa bandeira vermella retirárase da grella. Darase a saída subindo unha bandeira nacional de abaixo a arriba ou ben con semáforo ao apagarse a luz vermella.

10.3 Adiantamento na saída

- Enténdese que hai anticipación a sinal de saída cando exista un movemento da motocicleta antes de que se levante a bandeira de saída ou se apague a luz do semáforo. A penalización será de 10" a sumar no tempo total empregado polo piloto na súa manga.

10.4 Medios de propulsión

- Durante a carreira, as motocicletas soamente poderán desprazarse pola súa propia forza motriz, os esforzos musculares do seu piloto ou a forza da gravidade.

10.5 Conduta durante a carreira

- Os corredores deben obedecer as indicacións sinalizadas mediante bandeiras.
- Os corredores deben comportarse dunha maneira responsable que, deliberadamente, non represente ningún perigo para os demais competidores, participantes ou público espectador, tanto na pista como nos boxes, antes, durante e despois da carreira.
- Os corredores unicamente deben circular pola pista e pola zona de boxes. En caso de abandono accidental da pista, poderá volver á mesma, prudentemente, polo mesmo lugar por onde a abandonou, e en caso de imposibilidade, polo punto máis próximo por onde se produciu devandito abandono e que non lle represente ningunha vantaxe. Os oficiais poden axudar ao piloto para retirar a súa motocicleta.
- Se un corredor ten a intención de abandonar, debe situar a súa motocicleta nunha zona que non represente perigo, e sempre seguindo as indicacións dos oficiais, os cales poden axudar ao corredor para retirar a súa motocicleta.
- Se un corredor atópase con problemas na súa motocicleta e como consecuencia deles debe retirarse dos adestramentos ou da carreira, debe abandonar a pista e colocar a súa motocicleta nun lugar seguro seguindo as indicacións dos oficiais, e en ningún caso debe tentar proseguir pola pista co obxecto de alcanzar a zona de boxes.
- Non caso dos corredores que circulan a velocidade reducida pola pista para dirixirse a boxes, deben circular o máis separados posible da zona ideal de trazada.
- As reposicións efectuaranse sempre co motor parado. Nunca se poderá encher a motocicleta no pre-parque ou na pista.
- Está terminantemente prohibido que os corredores transporten a outra persoa na motocicleta, xa sexa pola pista como pola zona de boxes.
- Está prohibido circular en sentido contrario ao da marcha, a menos que isto fágase baixo a indicación dun oficial.
- Non é posible a transmisión de ningún tipo de sinal desde unha motocicleta en marcha a ningunha persoa ou receptor, salvo os sinais do emisor da cronometraxe da carreira, dos sistemas denominados “lap timer”, (sempre que non sexan prohibidos



expresamente pola cronometraxe da proba) e das mensaxes que, mediante a presentación dun panel, sonlle mostrados desde boxes aos corredores.

- Está prohibido pararse en pista durante o transcurso dos adestramentos e carreira.
- Os ensaios de saída durante os adestramentos están só autorizados sempre que esta práctica non represente perigo para os demais pilotos e para un mesmo. Está prohibido facer ensaios de saída na volta de quecemento.
- Durante os adestramentos, a consulta entre os membros de equipos e os seus corredores estará limitada á zona de reparacións, xa que esta acción pode prexudicar o progreso dos outros corredores, por tanto, non se pode parar voluntariamente na pista.
- Todos os pilotos, durante os adestramentos ó carreira, así como os seus acompañantes (mecánicos, responsable de menores, etc..) observarán un comportamento correcto, tanto con outros pilotos como con mecánicos cargos oficiais e público en xeral. De non ser así, o responsable será o piloto, e será contra leste sobre o que recaian as accións ó sancións que estime oportunas a FGM
- Todo piloto que vaia sobre a súa motocicleta deberá ir provisto coa indumentaria apropiada (mono, casco, etc..).
- Ningunha persoa que non sexa o piloto, poderá pilotar unha motocicleta de competición.
- Queda terminantemente prohibido o uso de pendentes, colares, colgantes, piercings, etc...
- Calquera infracción a este artigo poderá ser sancionado coa EXCLUSIÓN. 10.6 Cambio de motocicleta.
- Non está permitido o cambio de motocicleta.

Artigo 11 – COMPETICIÓNS

As competicións puntuables para a Campionato Galego de Pitmotard 165, 190, sub18 desenvolveráanse a:

- Dúas mangas de 10 minutos máis dúas voltas.
- O número máximo de participantes será de 30 pilotos.

Artigo 12 - DETENCIÓN DUNHA MANGA

- O Director da competición ten o dereito, por propia iniciativa, de deter prematuramente unha manga, de anular unha parte ou toda a manga por razóns urxentes de seguridade ou por outros casos de forza maior.
- Se unha manga é detida en non importa que momento da primeira metade da mesma, esta será recomenzada. Os pilotos dirixiránse directamente ao parque de corredores, e a nova saída será dada o máis axiña posible.
- O novo lugar en grella será adxudicado polo debido a que ocupaba a volta anterior ao momento que fose mostrada a bandeira vermella.
- O tempo de duración desta nova manga quedará reducido nun 30% con respecto ao tempo regulamentariamente establecido.
- Autorizarase o cambio de motocicleta. A elección final deberá facerse antes dos 10 minutos da nova saída.
- Os pilotos de reserva poden tomar parte na nova saída se un ou varios dos participantes iniciais están na imposibilidade de participar ou foron excluídos.
- O Director pode propoñer ao Xurado a exclusión dun ou varios pilotos, aos que considere responsables da detención da manga.
- Se unha manga é detida despois que transcorre a primeira metade, a manga será considerada como terminada. A orde final estará determinada pola clasificación dos pilotos na volta anterior á que fose mostrada a bandeira vermella.
- Coa excepción dunha saída falsa, unha manga soamente pode ser recomenzada unha soa vez. Se é necesario deter unha manga máis dunha vez, esta será declarada nula e non celebrada.

Artigo 13 - ASISTENCIA EXTERIOR

- Está prohibida toda asistencia exterior na competición, salvo se é levada a cabo, co propósito de garantir a seguridade, por un comisario designado pola organización. Todo corredor que se salga da pista poderá unicamente volver á mesma, prudentemente, polo mesmo lugar por onde a abandonou e en caso de imposibilidade, polo punto máis próximo por onde se produciu devandito abandono.
- Estará prevista unha zona, á beira da pista, para as reparacións durante as mangas. Os corredores que a utilicen ao incorporarse á competición, deben deter a súa motocicleta antes de entrar no circuíto novamente. Nesta zona específica, as únicas persoas admitidas serán os mecánicos, que poderán proceder ás reparacións, e os encargados das sinalizacións. Os pilotos que entren no parque de corredores coa súa motocicleta durante a competición non poderán renovar a mesma.
- Os mecánicos / señalizadores deberán ter especial coidado en non entorpecer a traxectoria dos participantes e absterse de mostrar lousas con anotacións non dirixidas ao seu piloto, para o que xa existen oficiais cualificados.
- Designarase unha "ZONA OBRIGATORIA" para a función de sinalización, sendo responsable o Club Organizador do cumprimento desta norma.
- Calquera infracción deste artigo poderá ser sancionado coa EXCLUSIÓN.

Artigo 14 - SINAIS OFICIAIS

A sinalización oficial debe ser indicada por medio das seguintes bandeiras



- Bandeira Vermella: Parada obrigatoria para todos os pilotos.
- Bandeira Amarela, fixa: Perigo, conducir lentamente (prohibido adiantar).
- Bandeira Amarela axitada: Perigo inmediato, minorar a marcha, o piloto debe estar preparado para pararse, prohibido saltar e adiantar, pode haber persoal de seguridade ou calquera outro obstáculo dentro do circuíto. Cando esta bandeira preséntese nunha sección de saltos múltiples, os corredores deberán negociar cada salto por separado ata que pasase a zona en cuestión. (Prohibido adiantar).
- Bandeira amarela con franxas vermellas: Deterioración da adherencia da pista (Aceite/auga...)
- Bandeira Azul, axitada: Atención, Vd. vai ser dobrado por un piloto (facilite a manobra)
- Bandeira de cadros negros e brancos: Fin de carreira.
- A saída será dada mediante sistema de semáforo. No caso de que por problemas técnicos non se puidese utilizar o semáforo, este será substituído pola Bandeira Galega ou Nacional.

Artigo 15 - CRUZAMENTO DA LIÑA DE CRONOMETRAXE (META)

- O tempo en que unha motocicleta cruza a liña de cronometraxe debe rexistrarse cando a parte máis adiantada da mesma cruza a Liña de Chegada (Meta). No momento do cruzamento de meta, o corredor deberá estar en contacto coa motocicleta. A Liña de chegada deberá estar debidamente sinalizada.

Artigo 16 – RESULTADOS

- O vencedor dunha manga é o piloto que franquea o primeiro a liña de chegada. Os pilotos que lle seguen serán parados cando pasen a liña de chegada.
- No momento de franquear a liña de control, o piloto deberá estar en contacto coa motocicleta.
- Non estará clasificado o piloto que:
 - a) Non franquease a liña de chegada nos cinco minutos que seguen á chegada do vencedor,
 - b) Non cumprise as 3/4 partes do total das voltas efectuadas polo vencedor.
- O vencedor da mesma é o piloto que obtivo o maior número de puntos, independentemente do número de mangas que terminou.
- En caso de empate, o número de mellores postos será tomado en consideración.
- Se o empate persiste, os puntos conseguidos na última manga determinarán a clasificación final.

Artigo 17 - PUNTUACIÓNS

Carreira: Concederanse os puntos en cada manga aos pilotos clasificados, segundo a escala seguinte: 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 "

En caso de empate desempata o mellor resultado en calquera das mangas, de persistir será determinante para desempatar o mellor resultado da última manga.

Campionato:

- Os casos de empate na clasificación final do campionato resolveranse a favor do piloto que obtivese maior número de primeiros postos; de subsistir o empate, a favor do que obtivese o maior número de segundos postos; de subsistir o empate, a favor do que obtivese o maior número de terceiros postos, e así sucesivamente.
- En caso de persistir o empate será determinante o resultado da última carreira puntuable en que participasen conxuntamente os pilotos en cuestión. De non coincidir en ningunha proba será determinante o resultado da última manga que disputara calquera deles.

Artigo 18 – RECLAMACIÓNS

- Media hora como máximo, despois da publicación dos resultados oficiais, poderán formularse por escrito as reclamacións ao Director da Competición ou aos Comisarios Deportivos, acompañando a cada reclamación un depósito de 100,00 €, e facendo constar en cada unha o nome do reclamante, o número de Licenza, o número de Saída e o motivo da reclamación.
- As reclamacións técnicas irán acompañadas dun depósito de 800,00 €. En caso de ser desestimada a reclamación técnica, o 50% do importe será entregado ao piloto reclamado. O resto ingresarase na conta da FGM.
- Toda solicitude de control de carburante por unha reclamación, deberá ir acompañada dun depósito de 1.000,00 €, efectuado ao Director de Competición ou aos Comisarios Deportivos (Xurado). Se a análise de carburantes dá a razón ao reclamante, o total do depósito será devolto ao reclamante e o reclamado terá que pagar os gastos de todos os controis efectuados. No caso de que a análise de carburante da razón ao reclamado, a parte perdedora deberá pagar os gastos de todos os controis efectuados, deducindo destes gastos o importe de 700,00 € que corresponde ao importe do depósito efectuado unha vez deducido o importe da reclamación.



Artículo 19 - TROFEOS POR CARREIRA

19.1 - Por carreira haberá trofeos para os tres primeiros da clasificación xeral de todas as categorías por separado.

19.2 – Por Campionato. Por categorías: 1º - Trofeo e Diploma 2º - Trofeo e Diploma. 3º - Trofeo e Diploma. Para obter o trofeo e diploma hai que participar na metade máis unha das probas, se non se participa nese número de probas obtense a clasificación e pérdese o trofeo e diploma.

Artigo 20 - VERIFICACIÓNS TÉCNICAS

O corredor ou o seu mecánico, ademais do seu equipo, debe presentar a súa propia motocicleta, conforme á regulamentación vixente da FGM. Só permítese a verificación dunha soa motocicleta. Está prohibido o intercambio de motocicletas entre pilotos. Toda motocicleta que tomase parte nunha Carrera poderá ser verificada de acordo coas normas establecidas. A criterio do xurado poderán pasar a parque pechado para verificación final as motocicletas que estes estimen oportuno ou toda motocicleta que tome parte nunha carreira, a pedimento do Director de Carreira ou Comisario.

Artigo 21 - REGULAMENTO TECNICO

1.- INTRODUCCIÓN

As motocicletas destinadas ao Campionato Galego de PIT-MOTARD, baséanse en motocicletas do tipo PIT-BIKE dispoñibles no mercado a través das redes de venda habituais do fabricante.

2.- ESPECIFICACIÓNS DA CLASE PIT-MOTARD

Estas Regras Técnicas están destinadas a autorizar distintas modificacións na motocicleta homologada, unicamente polo ben da seguridade e de igualdade. **TODO AQUÍLO QUE NON ESTEA AUTORIZADO E PRECISADO NESTAS REGRAS TÉCNICAS ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO.** A aparencia frontal, lateral e traseira e o perfil das motocicletas PIT-BIKE deben (salvo indicación contraria) ser conformes á forma orixinalmente producida polo construtor. Só se admitirá a verificación dunha soa motocicleta por piloto e clase. No caso de que unha motocicleta, tras caída no curso dos adestramentos oficiais, sufrise danos de difícil reparación no circuíto, o Comisario Técnico podería admitir a verificación dunha segunda motocicleta.

3.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS

As competicións de PIT-MOTARD estarán abertas a motocicletas:

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

3.1.- Motor PIT-BIKE

- Os motores utilizados deben ser YX (Yinxiang), ZS (Zongsheng) ou calquera que teña 2V e unha cilindrada de 155cc a 190cc, ambos inclusive. Con 2V e que sexa con cilindro horizontal.
- Poderase preparar o motor con pezas que existan no mercado, a condición de que non aumente a cubicaxe.
- O cambio debe ser mecánico, sen ningún tipo de válvula eléctrica ou electrónica.
- Os cambios dos compoñentes no motor serán libres e sen supeditación de tope de CV.

3.2.- Chasis

- O chasis debe ser o orixinal producido polo fabricante ou calquera que haxa no mercado auxiliar.

3.3.- Pinza dianteira

- A pinza dianteira é de libre elección, dispoñible no mercado a través das redes de venda habituais, fabricadas para o seu uso en PIT-BIKE.

3.4.- Basculante

- O basculante pode ser o orixinal ou calquera que estea no mercado auxiliar.
- Un protector de cadea debe fixarse de modo que impida que a man do piloto se meta entre o percorrido inferior da cadea e a coroa posterior da roda.

3.5.- Dirección • Estará provista dos seus correspondentes topes de final de percorrido.

- As tijas non poderán entrar con contacto co depósito, nin as botellas das pinzas poderán tocar co chasis.

3.6.- Amortiguador posterior

- O amortiguador posterior será libre, dispoñible no mercado a través das redes de venda habituais, para o seu uso en PIT-BIKE.
- Os apoios e os puntos de fixación deben ser os orixinais homologados polo fabricante.

3.7.- Freos

- Será obrigatorio contar cos conxuntos de freo dianteiro e traseiro instalados e que sexan funcionais.
- As bombas de freo, tanto a dianteira como a traseira serán libres.
- As pinzas de freo (dianteira e traseira) serán libres.
- Os discos de freo serán libres, pero sempre de material férreo (os discos de carbono non están autorizados)
- Os latiguillos de freo son libres.
- As pastillas de freo son libres.



- **Non se autoriza ningún conduto adicional de aire.**

3.8.- Lamias

- **Poderanse montar lamias tanto de aliaxe como de radios.**
- **Nos eixos ou pasadores dianteiro e traseiro das rodas está prohibida a utilización de aliaxes lixeiras.**

3.9.- Transmisión

- **Pódense modificar o piñón de saída de caixa, a coroa da roda traseira, o paso de cadea e as súas medidas.**

3.10.- Pneumáticos

- **Os pneumáticos serán libres, tanto na súa marca como no seu composto.**
- **O Promotor resérvase o dereito, en caso de chegar a un acordo cun fabricante de pneumáticos, de obrigar o uso exclusivo dunha determinada marca.**
- **Quedan terminantemente prohibidos os de tipo cros, enduro ou trial.**
- **En caso de choiva, a manga non se deterá, pois todas as carreiras son declaradas en mollado.**

3.11.- Depósito de carburante

- Os tapóns de carburante deben ser estancos e ter un sistema eficaz de peche. Prohibidos os tapóns con peche de chave.
- As chemineas de aireación do depósito de carburante deben levar unha válvula de retención. A saída das chemineas de aireación debe facerse nun recuperador apropiado, o cal debe ter unha capacidade mínima de 125cc.
- Nos depósitos de material plástico, obrígase que o depósito estea recheo dunha espuma de material retardante (mousse Explosafe). Este punto tamén será obrigatorio nos depósitos metálicos.

3.12.- Admisión

- Autorízase a eliminación do elemento filtrante.
- A toma de admisión poderá ser substituída ou modificada.
- O carburador será de libre elección.

3.13.- Embrague

- O tipo de embrague (en baño de aceite) e o seu mando (por cable) poderán ser os de serie ou calquera que se empregue no mercado auxiliar.

3.14.- Puño giratorio de Gas

- O conxunto acelerador co seu cableado correspondente é libre.
- O puño xiratorio de gas debe pechase automaticamente en canto sóltese, regresando ao seu punto inicial.

3.15.- Repousapés Os repousapés son libres.

- Os do tipo fixo ou velocidade deben levar protección nos extremos.
- Os do tipo abatible deben incluír un sistema eficaz que o retorne ao seu estado de repouso.
- O extremo da estribera debe acabar nunha esfera de polo menos 8 mm de radio.

3.16.- Guiador

- Será de tipo cros dunha soa peza.
- Os guiadores deben estar equipados cunha protección na barra transversal. Os guiadores sen esta barra deberán colocar a protección no centro do mesmo.
- As extremidades do guiador deben ir protexidas por uns tapóns de material sólido ou recuberto de caucho e non presentar arestas cortantes.
- As motocicletas deben estar provistas, e en estado operativo, dun botón de pare montado sobre o guiador.

3.17.- Manetas

- As manetas de freo e embrague deben, en principio, terminar nunha esfera (diámetro desta esfera 19 mm. mínimo). Esta esfera pode igualmente ser achandada, pero, en calquera caso, os bordos deben estar redondeados (espesor mínimo desta parte achandada 14 mm.)
- Estas extremidades deben estar fixas de forma permanente e ser parte integrante da maneta.
- Tanto a maneta do embrague como a do freo deben estar en perfecto estado de eficacia e de funcionamento.
- Autorízase o uso de protectores de manetas.
- As manetas e cos seus cableados correspondentes son libres.

3.18.- Guardalamas

- É obrigatorio a montaxe do guardalamas dianteiro e traseiro, que irán construídos en materiais plásticos flexibles. Non deberán ter arestas cortantes ou puntiagudas.

3.19.- Tubo de escape

- Será de libre preparación, conservando as características estéticas do orixinal, cumprindo o nivel máximo de ruído, que esixa o circuíto onde se desenvolva a competición.

3.20.- Instalación Eléctrica

- A instalación eléctrica será a orixinal para o motor en cuestión.

3.21.- Radiador e sistema de lubricación



- O radiador de aceite debe ser con banjos (parafusos de axuste). Non se permiten de tipo abrazadera.
- Os latiguillos poden ser de goma ou metálicos, pero sempre de banjo.
- Todos os condutos e banjos deben ir precintados para evitar fugas de aceite.
- Todos os sistemas que interveñen na lubricación do motor deben ir perfectamente selados mediante precinto de arame (tapóns de enchido e baleirado de aceite, tapa de filtro de aceite, latiguillos e banjos...)
- Será necesario que os seguintes elementos estean precintados para a súa verificación:
- FILTRO ACEITE.
- PARAFUSOS RADIADOR.
- TODOS Os PARAFUSOS DE BANJO DE ACEITE QUE INCORPORA O SISTEMA DE LUBRICACIÓN DO MOTOR.
- TAPÓN DE ENCHIDO DE ACEITE.
- TAPÓN DE BALEIRADO DE ACEITE.
- TAPAS DE DISTRIBUCIÓN E REGISTO/REGLAJE DE VÁLVULAS.

3.22- Acendido

- O aceso poderá ser variado polo orixinal de YX e ZS.

3.23.- Titanio e Aliaxe lixeira

- A utilización do titanio está prohibida.

3.24.- Pesos O peso mínimo (de moto máis piloto) en todas as categorías será de 135 kg. O procedemento de pesada realizarase co sumatorio de moto e piloto en orde de posta en marcha. Só permitiranse lastres que estean debidamente aparafusados á motocicleta e como máximo 8 kgs de lastre.

3.25.- Telemetría

- Non está permitido o uso de telemetría.
- Un dispositivo oficial de sinalización poderá ser esixido na máquina, (transponder).
- Os dispositivos automáticos de control de paso (volta) non se consideran como telemetría.
- Os dispositivos automáticos de control de paso (volta) non deberán prexudicar a ningún método ou equipamento oficial de cronometraxe.

3.26.- Placas PortaNúmeros

- Todas as motocicletas deberán levar as súas correspondentes placas portanúmeros, unha no frontal e unha a cada lado dos laterais dereito e esquerdo, nas cales o dorsal sexa visible co piloto sobre a motocicleta en posición de condución. Os dorsais serán obrigatoriamente: CATEGORÍA DORSAL FONDO

PIT-MOTARD NEGRO BLANCO

PIT-MOTARD Sub18 BRANCO NEGRO

- Tanto os dorsais como os fondos serán de material mate anti-reflector, e os dorsais estarán realizados con trazos rectos e dunha altura mínima de 14cm. A publicidade na placa portanúmeros colocarse como mínimo a 5 cm ao redor do número, sempre deixando este libre e ben visible, para que destaque ben o fondo e o número.

3.27.- Carburante

- Só autorízase a utilización de carburante normal sen chumbo cunha taxa de chumbo máxima de 0,005 g/l (sen chumbo) e un MON máximo de 90, que se comercialice libremente e que cumpra coa Normativa de Carburantes da RFME (ver normativa para as especificacións detalladas).

3.28.- Estética

- Será obrigatorio conservar a estética orixinal da motocicleta no concernente a todo o seu conxunto (guiador, asento, escape, depósito, etc.)

3.29.- Seguridade

- Os tapóns de baleirado, enchido e niveis de aceite, deberán estar precintados con arame.
- As motocicletas cuxo filtro de aceite sexa exterior, e tamén deberá ir precintado.
- Todos os tubos de sobranes e respiraderos de carburador, radiador, motor, etc., irán a un recipiente adecuado cuxa capacidade estará determinada e prevista para o fin ao que se destina, o cal deberá estar baleirado no momento de comezar os adestramentos e a carreira.
- É obrigatorio a montaxe dun botón curta-corrente para a parada do motor.
- A guía da cadea non poderá ser retirada, coa finalidade de evitar que se introduza o pé, a man, etc., entre o percorrido inferior da cadea e a coroa posterior da roda en caso de accidente ou manobra fortuíta.
- En caso de néboa, choiva ou escasa visibilidade, deberase colocar un piloto vermello (fixo ou intermitente,) na parte traseira da motocicleta.
- Se durante os adestramentos ou a carreira, un Comisario Técnico detecta un defecto nunha motocicleta e que tal defecto puidese constituír un perigo tanto para el mesmo como para o resto de pilotos, informará o Xurado da Proba.
- É responsabilidade do Xurado excluír a motocicleta dos entrenos ou da carreira.

EQUIPAMENTO DOS PILOTOS



- Os participantes irán provistos de mono de coiro dunha peza ou na súa falta, se é de dúas pezas, que a unión entre ambas as partes sexa correcta, con proteccións ao carricho, cóbados xeonllos, etc...Igualmente irán provistos de botas e luvas de coiro ou material similar. Está prohibido o material sintético.
- Os participantes deberán levar casco integral (cros ou velocidade), homologado e vixente o ano en curso, en bo estado, ben axustado e suxeito correctamente. En casos de cascos sen pantalla protectora (cros...) será obrigatorio o uso de lentes protectoras.
- É obrigatoria a utilización de protector de peito e costas.
- A decisión final, en relación á seguridade do equipamento que verifique o piloto, teraa o Comisario Técnico.
- As motocicletas ou os pilotos só poderán levar equipos de gravación, tanto de vídeo como de calquera outro tipo de datos sempre que estean autorizados pola organización.

MEDIO AMBIENTE

- Será obrigatorio o uso dunha alfombrilla absorbente na zona de traballo das motocicletas, co fin de impedir que aceites ou combustibles esparéxanse polo chan.
- Cada piloto ten a obrigaón de non deixar lixo, aceites, pneumáticos ou outros desperdicios na zona que utilizaron durante a proba.
- As motocicletas só se poderán lavar nos lugares autorizados e creados para ese efecto polo organizador.
- O non cumprimento destas normas pode conlevar unha sanción económica ó mesmo a EXCLUSIÓN da proba do piloto responsable.



CAMPIONATO GALEGO VELOCIDADE SUPERMOTO

Open – Promesas - Master REGULAMENTO

Artigo 1 - TITULO E XENERALIDADES

A FGM convoca para este ano o Campionato Galego Velocidade (CGV) das Categorías da clase SUPERMOTO (SM) , que se rexerá polo seu propio Regulamento Deportivo, polo da RFME e polas seguintes normas, así como polas disposicións complementarias que poidan ser debidamente aprobadas. Serán disputados nas competicións e datas que se sinalen no Calendario Deportivo Motociclista, podendo participar na mesma os pilotos coas licenzas que se mencionan, estando dotada dos Trofeos e Premios que se indican.

Artigo 2 – CATEGORIAS

Só serán recoñecidas para o Campionato Galego de Supermoto as seguintes categorías:

- SM-Open
- SM-Promesas
- SM-Master

Artigo 3 – PILOTOS

Poderán puntuar nesta Campionato, os pilotos que estean en posesión de licenza Galega ou Homologada tramitada a través da FGM. Os pilotos doutras comunidades poderán participar con licenza homologada sen puntuar para o CGV. Con dereito a podio e trofeo na proba na que participen.

OPEN - Pilotos con licenza Homologada e galega tramitada a través da FGM. Homologada de calquera comunidade das categorías Júnior e Sénior.

PROMESAS – Pilotos dos 15 aos 21 anos máximo, con licenza Homologada e Galega tramitada a través da FGM e Homologada de calquera comunidade das categorías Cadete, Júnior e Sénior.

MÁSTER – Pilotos que teñan 30 anos cumpridos con licenza Homologada e Galega tramitada a través da FGM. e Homologada de calquera comunidade. O campión de PROMESAS de anos anteriores participará en OPEN .

Artigo 4 – CIRCUÍTOS

As manifestacións do Campionato Galego de Supermoto deberán estar organizadas en circuitos que previamente fosen inspeccionados e aprobados pola FGM.

4.1 - Especificacións do circuito No Campionato Galego de Supermoto o circuito realizarase sobre unha superficie 100% de asfalto. Non hai terra.

4.2 - Seguridade Actuarase sempre co fin de garantir sempre a máxima seguridade.

Artigo 4 – INSCRICIÓN:

As inscricións e o pago de dereitos correspondente deberán efectuarse a través da zona privada de federado na web da FGM. Os prezos e prazos están reflectidos na propia web e na información de cada proba.

Artigo 6 – TRANSPONDEDORES

A FGM facilitará a todos os pilotos un transponder para a cronometraxe da competición, ao finalizar a proba o piloto ten a obriga de devolvelo, en caso de perda terá que abonar o importe de devandito transponder.

Artigo 7 - GRELLA DE SAÍDA

Conformarase da seguinte maneira:

7.1 O número de postos por liña de saída será de 3.

7.2 A “pole position” deberá estar colocada no extremo exterior dereito se a primeira curva é a esquerda e no exterior esquerdo se a primeira curva é a dereita. Deberá estar pintada 2 m. atrasada con respecto á liña de chegada de cronometraxe (antena receptora cronometraxe). 7.3 Na mesma liña de saída deixarase 1 m., como mínimo, a cada lado de cada unha das motocicletas e cada posto atrasarase 1 m. con respecto ao seu precedente.

7.4 Os emprazamentos das liñas pares deberán estar emprazados entre as posicións das liñas impares.

7.5 Un espazo de 4 m. debe separar a cada unha das liñas, esta distancia debe ser medida entre a primeira posición dunha liña e a primeira da liña seguinte.

7.6 A posición das motocicletas na liña de saída indicaranse cun trazo branco pintado sobre o chan.

7.7 O número total de postos a pintar sobre a liña de saída será de 30

Artigo 8 – ADESTRAMENTOS



8.1 Adestramentos

- A sesión de adestramentos será de 20 min. Se os adestramentos fanse separados, a sesión será de 15 min. Para poder tomar parte nas mangas de carreira, todos os pilotos deben tomar parte nos adestramentos cronometrados.
- Será aceptado un grupo de como máximo 20 pilotos por mangas, cuxa selección se efectuará despois dos adestramentos cronometrados.
- Será posible efectuar adestramentos libres o día anterior, a condición de que o circuíto convóqueos. Se hai exceso de participación ou de categorías poderanse facer 10 min. dos adestramentos cronometrados o sábado en formato de libres cronometrados e cunha ambulancia de asistencia.

8.2 Orde da grella de saída na competición

A orde dos pilotos na grella de saída quedase determinado polos resultados dos adestramentos cronometrados.

8.3 En caso de choiva as carreiras declararanse todas en mollado.

Artigo 9 – BRIEFING

Antes do comezo dos adestramentos o director de carreira convocará unha reunión de pilotos na que explicará detalladamente todo o relativo ao desenvolvemento da competición.

Artigo 10 – CARREIRAS

10.1 Zona de pre-parque Todas as motocicletas deben estar na zona de saída 5 minutos antes da hora do comezo da manga. Non cumprir con esta Norma supoñerá perda de posición á última posición en grella..

10.2 Procedemento de saída.

- Efectuarase co motor en marcha.
- O director de carreira dará orde de formar a grella de saída. Unha vez formada, o seu adxunto cunha bandeira vermella pasando entre os pilotos, dará comezo á volta de quecemento por filas, **PROHIBIDO FACER ADESTRAMENTOS DE SAÍDA NESTA VOLTA.**
- Terminada a volta de quecemento, os pilotos volverán aos seus postos coa roda dianteira da súa motocicleta situada na liña que define a súa situación na grella de saída e atoparanse co xuíz de saída coa bandeira vermella situado na primeira fila da grella.
- Unha vez completada a grella, o xuíz de saída coa bandeira vermella retirarase da grella. Darase a saída subindo unha bandeira nacional de abaixo a arriba ou ben con semáforo ao apagarse a luz vermella.

10.3 Adiantamento na saída

- Enténdese que hai anticipación a sinal de saída cando exista un movemento da motocicleta antes de que se levante a bandeira de saída ou se apague a luz do semáforo. A penalización será de 10" a sumar no tempo total empregado polo piloto na súa manga.

10.4 Medios de propulsión

- Durante a carreira, as motocicletas soamente poderán desprazarse pola súa propia forza motriz, os esforzos musculares do seu piloto ou a forza da gravidade.

10.5 Conduta durante a carreira

- Os corredores deben obedecer as indicacións sinalizadas mediante bandeiras.
- Os corredores deben comportarse dunha maneira responsable que, deliberadamente, non represente ningún perigo para os demais competidores, participantes ou público espectador, tanto na pista como nos boxes, antes, durante e despois da carreira.
- Os corredores unicamente deben circular pola pista e pola zona de boxes. En caso de abandono accidental da pista, poderá volver á mesma, prudentemente, polo mesmo lugar por onde a abandonou, e en caso de imposibilidade, polo punto máis próximo por onde se produciu devandito abandono e que non lle represente ningunha vantaxe. Os oficiais poden axudar ao piloto para retirar a súa motocicleta.
- Se un corredor ten a intención de abandonar, debe situar a súa motocicleta nunha zona que non represente perigo, e sempre seguindo as indicacións dos oficiais, os cales poden axudar ao corredor para retirar a súa motocicleta.
- Se un corredor atópase con problemas na súa motocicleta e como consecuencia deles debe retirarse dos adestramentos ou da carreira, debe abandonar a pista e colocar a súa motocicleta nun lugar seguro seguindo as indicacións dos oficiais, e en ningún caso debe tentar proseguir pola pista co obxecto de alcanzar a zona de boxes.
- No caso dos corredores que circulan a velocidade reducida pola pista para dirixirse a boxes, deben circular o máis separados posible da zona ideal de trazada.
- As reposicións efectuaranse sempre co motor parado. Nunca se poderá encher a motocicleta no pre-parque ou na pista.
- Está terminantemente prohibido que os corredores transporten a outra persoa na motocicleta, xa sexa pola pista como pola zona de boxes.
- Está prohibido circular en sentido contrario ao da marcha, a menos que isto fágase baixo a indicación dun oficial.



- Non é posible a transmisión de ningún tipo de sinal desde unha motocicleta en marcha a ningunha persoa ou receptor, salvo os sinais do emisor da cronometraxe da carreira, dos sistemas denominados “lap timer”, (sempre que non sexan prohibidos expresamente pola cronometraxe da proba) e das mensaxes que, mediante a presentación dun panel, sonlle mostrados desde boxes aos corredores.
- Está prohibido pararse en pista durante o transcurso dos adestramentos e carreira.
- Os ensaios de saída durante os adestramentos están só autorizados sempre que esta práctica non represente perigo para os demais pilotos e para un mesmo. Está prohibido facer ensaios de saída na volta de quecemento.
- Durante os adestramentos, a consulta entre os membros de equipos e os seus corredores estará limitada á zona de reparacións, xa que esta acción pode prexudicar o progreso dos outros corredores, por tanto, non se pode parar voluntariamente na pista.
- Todos os pilotos, durante os adestramentos ó carreira, así como os seus acompañantes (mecánicos, responsable de menores, etc..) observarán un comportamento correcto, tanto con outros pilotos como con mecánicos cargos oficiais e público en xeral. De non ser así, o responsable será o piloto, e será contra leste sobre o que recaian as accións ó sancións que estime oportunas a FGM
- Todo piloto que vaia sobre a súa motocicleta deberá ir provisto coa indumentaria apropiada (mono, casco, etc..).
- Ningunha persoa que non sexa o piloto, poderá pilotar unha motocicleta de competición.
- Queda terminantemente prohibido o uso de pendentes, colares, colgantes, piercings, etc...
- Calquera infracción a este artigo poderá ser sancionado coa EXCLUSIÓN. 10.6 Cambio de motocicleta.
- Non está permitido o cambio de motocicleta.

Artigo 11 – COMPETICIÓNS

As competicións puntuables para a Campionato Galego de SM Open, Promesas e Master desenvolverán a:

- Dúas mangas de 10 minutos máis dúas voltas.
- O número máximo de participantes será de 30 pilotos.

Artigo 12 - DETENCIÓN DUNHA MANGA

- O Director da competición ten o dereito, por propia iniciativa, de deter prematuramente unha manga, de anular unha parte ou toda a manga por razóns urxentes de seguridade ou por outros casos de forza maior.
- Se unha manga é detida en non importa que momento da primeira metade da mesma, esta será recomenzada. Os pilotos dirixiranse directamente ao parque de corredores, e a nova saída será dada o máis axiña posible.
- O novo lugar en grella será adxudicado polo debido a que ocupaba a volta anterior ao momento que fose mostrada a bandeira vermella.
- O tempo de duración desta nova manga quedará reducido nun 30% con respecto ao tempo regulamentariamente establecido.
- Autorizarase o cambio de motocicleta. A elección final deberá facerse antes dos 10 minutos da nova saída.
- Os pilotos de reserva poden tomar parte na nova saída se un ou varios dos participantes iniciais están na imposibilidade de participar ou foron excluídos.
- O Director pode propoñer ao Xurado a exclusión dun ou varios pilotos, aos que considere responsables da detención da manga.
- Se unha manga é detida despois que transcorre a primeira metade, a manga será considerada como terminada. A orde final estará determinada pola clasificación dos pilotos na volta anterior á que fose mostrada a bandeira vermella.
- Coa excepción dunha saída falsa, unha manga soamente pode ser recomenzada unha soa vez. Se é necesario deter unha manga máis dunha vez, esta será declarada nula e non celebrada.

Artigo 13 - ASISTENCIA EXTERIOR

- Está prohibida toda asistencia exterior na competición, salvo se é levada a cabo, co propósito de garantir a seguridade, por un comisario designado pola organización. Todo corredor que se salga da pista poderá unicamente volver á mesma, prudentemente, polo mesmo lugar por onde a abandonou e en caso de imposibilidade, polo punto máis próximo por onde se produciu devandito abandono.
- Estará prevista unha zona, á beira da pista, para as reparacións durante as mangas. Os corredores que a utilicen ao incorporarse á competición, deben deter a súa motocicleta antes de entrar no circuíto novamente. Nesta zona específica, as únicas persoas admitidas serán os mecánicos, que poderán proceder ás reparacións, e os encargados das sinalizacións. Os pilotos que entren no parque de corredores coa súa motocicleta durante a competición non poderán renovar a mesma.
- Os mecánicos / señalizadores deberán ter especial coidado en non entorpecer a traxectoria dos participantes e absterse de mostrar lousas con anotacións non dirixidas ao seu piloto, para o que xa existen oficiais cualificados.
- Designarase unha "ZONA OBRIGATORIA" para a función de sinalización, sendo responsable o Club Organizador do cumprimento desta norma.
- Calquera infracción deste artigo poderá ser sancionado coa EXCLUSIÓN.



Artigo 14 - SINAIS OFICIAIS

A sinalización oficial debe ser indicada por medio das seguintes bandeiras

- Bandeira Vermella: Parada obrigatoria para todos os pilotos.
- Bandeira Amarela, fixa: Perigo, conducir lentamente (prohibido adiantar).
- Bandeira Amarela axitada: Perigo inmediato, minorar a marcha, o piloto debe estar preparado para pararse, prohibido saltar e adiantar, pode haber persoal de seguridade ou calquera outro obstáculo dentro do circuíto. Cando esta bandeira preséntese nunha sección de saltos múltiples, os corredores deberán negociar cada salto por separado ata que pasase a zona en cuestión. (Prohibido adiantar).
- Bandeira amarela con franxas vermellas: Deterioración da adherencia da pista (Aceite/auga...)
- Bandeira Azul, axitada: Atención, Vd. vai ser dobrado por un piloto (facilite a manobra)
- Bandeira de cadros negros e brancos: Fin de carreira.
- A saída será dada mediante sistema de semáforo. No caso de que por problemas técnicos non se puidese utilizar o semáforo, este será substituído pola Bandeira Galega ou Nacional.

Artigo 15 - CRUZAMENTO DA LIÑA DE CRONOMETRAXE (META)

- O tempo en que unha motocicleta cruza a liña de cronometraxe debe rexistrarse cando a parte máis adiantada da mesma cruza a Liña de Chegada (Meta). No momento do cruzamento de meta, o corredor deberá estar en contacto coa motocicleta. A Liña de chegada deberá estar debidamente sinalizada.

Artigo 16 – RESULTADOS

- O vencedor dunha manga é o piloto que franquea o primeiro a liña de chegada. Os pilotos que lle seguen serán parados cando pasen a liña de chegada.
- No momento de franquear a liña de control, o piloto deberá estar en contacto coa motocicleta.
- Non estará clasificado o piloto que:
 - a) Non franquease a liña de chegada nos cinco minutos que seguen á chegada do vencedor,
 - b) Non cumprise as 3/4 partes do total das voltas efectuadas polo vencedor.
- O vencedor da mesma é o piloto que obtivo o maior número de puntos, independentemente do número de mangas que terminou.
- En caso de empate, o número de mellores postos será tomado en consideración.
- Se o empate persiste, os puntos conseguidos na última manga determinarán a clasificación final.

Artigo 17 - PUNTUACIÓNS

Carreira: Concederanse os puntos en cada manga aos pilotos clasificados, segundo a escala seguinte: 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 "

En caso de empate desempata o mellor resultado en calquera das mangas, de persistir será determinante para desempatar o mellor resultado da última manga.

Campionato:

- Os casos de empate na clasificación final do campionato resolveranse a favor do piloto que obtivese maior número de primeiros postos; de subsistir o empate, a favor do que obtivese o maior número de segundos postos; de subsistir o empate, a favor do que obtivese o maior número de terceiros postos, e así sucesivamente.
- En caso de persistir o empate será determinante o resultado da última carreira puntuable en que participasen conxuntamente os pilotos en cuestión. De non coincidir en ningunha proba será determinante o resultado da última manga que disputara calquera deles.

Artigo 18 – RECLAMACIÓNS

- Media hora como máximo, despois da publicación dos resultados oficiais, poderán formularse por escrito as reclamacións ao Director da Competición ou aos Comisarios Deportivos, acompañando a cada reclamación un depósito de 100,00 €, e facendo constar en cada unha o nome do reclamante, o número de Licenza, o número de Saída e o motivo da reclamación.
- As reclamacións técnicas irán acompañadas dun depósito de 800,00 €. En caso de ser desestimada a reclamación técnica, o 50% do importe será entregado ao piloto reclamado. O resto ingresarase na conta da FGM.
- Toda solicitude de control de carburante por unha reclamación, deberá ir acompañada dun depósito de 1.000,00 €, efectuado ao Director de Competición ou aos Comisarios Deportivos (Xurado). Se a análise de carburantes dá a razón ao reclamante, o total do depósito será devolto ao reclamante e o reclamado terá que pagar os gastos de todos os controis efectuados. No caso de que a análise de carburante da razón ao reclamado, a parte perdedora deberá pagar os gastos de todos os controis



efectuados, deducindo destes gastos o importe de 700,00 € que corresponde ao importe do depósito efectuado unha vez deducido o importe da reclamación.

Artículo 19 - TROFEOS POR CARREIRA

19.1 - Por carreira haberá trofeos para os tres primeiros da clasificación xeral de todas as categorías por separado.

19.2 – Por Campionato. Por categorías: 1º - Trofeo e Diploma 2º - Trofeo e Diploma. 3º - Trofeo e Diploma. Para obter o trofeo e diploma hai que participar na metade máis unha das probas, se non se participa nese número de probas obtense a clasificación e pérdese o trofeo e diploma.

Artigo 20 - VERIFICACIÓNS TÉCNICAS

O corredor ou o seu mecánico, ademais do seu equipo, debe presentar a súa propia motocicleta, conforme á regulamentación vixente da FGM Só permítese a verificación dunha soa motocicleta. Está prohibido o intercambio de motocicletas entre pilotos. Toda motocicleta que tomase parte nunha Carrera poderá ser verificada de acordo coas normas establecidas. A criterio do xurado poderán pasar a parque pechado para verificación final as motocicletas que estes estimen oportuno ou toda motocicleta que tome parte nunha carreira, a pedimento do Director de Carreira ou Comisario.

Artigo 21 - REGULAMENTO TECNICO

21.1 Motocicletas admitidas

As competicións de Supermoto estarán abertas a motocicletas de: 125 ata 300 c.c. en motores de dous tempos e desde 250 ata 750 c.c. en motores de 4 tempos. En todas as categorías serán motocicletas derivadas de motocrós, enduro ou trail.

21.2 Guiador Será de tipo cros dunha soa peza. Non poderá ter unha lonxitude menor de 500 mm. Nin superior a 850 mm. O longo máximo das empuñaduras do guiador non debe ser superior a 150 mm. e deben estar suxeitas nos extremos do mesmo. Os guiadores deben estar equipados cunha protección na barra transversal. Os guiadores sen esta barra deberana colocar no centro do mesmo. As extremidades do guiador poden ir protexidas por uns tapóns de material sólido ou recuberto de caucho.

21.3 Manetas As manetas de freo e embrague deben, en principio, terminar nunha esfera (diámetro desta esfera 19 mm. mínimo). Esta esfera pode igualmente ser achandada, pero en calquera caso, os bordos deben estar redondeados (espesor mínimo desta parte achandada 14 mm.) Estas extremidades deben estar fixas de forma permanente e ser parte integrante da maneta. Tanto a maneta do embrague como a do freo deben estar en perfecto estado de eficacia e defuncionamiento. Autorízase o uso de protectores de manetas.

21.4 Mando do acelerador O puño do acelerador deberá pechar a comporta ou bolboreta do carburador sempre que o condutor non o accione.

21.5 Pneumáticos e Lamias Os pneumáticos son libres. En todo pneumático que sexa manipulado non debe aparecer nunca a carcasa do mesmo no fondo do debuxo da banda de rodadura. Quedan terminantemente prohibidos os de tipo cros, enduro ou trial.

21.6 Posta en marcha É obrigatorio contar cun dispositivo de arranque, xa sexa de pedal ou por motor de arranque, en perfecto estado de uso.

21.7 Tubo de escape

- Será de libre preparación, cumprindo o nivel máximo de ruído, que esixa o circuíto onde se desenvolva a competición.

21.8 Freos

- Serán de libre preparación.

21.9 Suspensións

- Serán de libre preparación.

21.10 Dirección

- Estará provista dos seus correspondentes topes de final de percorrido.

21.11 Motor

- Será de libre preparación.

21.12 Alimentación

- Será de libre preparación.

21.13 Seguridade

- Todos os tubos de sobranceiros e respiraderos de carburador, radiador, motor, etc., irán a un recipiente adecuado cuxa capacidade mínima será de 300cc., o cal deberá estar vacío no momento de comezar os adestramentos e a carreira.

- Os tapóns de baleirado, enchido e niveis tanto de aceite como do sistema de refrixeración, deberán estar precintados con arame.

- Só permitírase auga como líquido refrixerante.

- É obrigatorio a montaxe dun botón curta-corrente para a parada do motor.



- O piñón de ataque das motocicletas deberá estar provisto dun protector para impedir que o piloto introduza os dedos no interior.
- Eliminaranse das motocicletas que o leven de serie: claxon, luces, caballetes, espellos, intermitentes, repousapés pasaxeiro, matrícula, etc...
- 21.14 Placas porta números
- Todas as motocicletas deberán levar as súas correspondentes placas porta-números, unha no frontal e unha a cada lado dos laterais dereito e esquerdo, nas cales o dorsal sexa visible co piloto sobre a motocicleta en posición de condución.
- 21.15 Dorsais
- As cores do número e do fondo das placas serán de libre elección por parte do piloto. Deberá de existir unha clara distinción cromática entre a cor do número e a cor do fondo.
ESTAN PROHIBIDOS OS DORSAIS MAIS DE 2 CIFRAS.
- 21.16 Guardalamas
- É obrigatorio a montaxe do guardalamas dianteiro e traseiro, que irán construídos en materiais plásticos flexibles.
- 21.17 Indumentaria
- Os participantes irán provistos de mono de coiro dunha peza ou na súa falta, se é de dúas pezas, que a unión entre ambas as partes sexa correcta, casco integral, botas luvax, etc.
- 21.18 Estética
- Será obrigatorio conservar a estética orixinal da motocicleta no concernente a todo o seu conxunto (guiador, asento, escape, depósito, etc..)

MEDIO AMBIENTE

- Será obrigatorio o uso dunha alfombrilla absorbente na zona de traballo das motocicletas, co fin de impedir que aceites ou combustibles esparéxanse polo chan.
- Cada piloto ten a obrigaón de non deixar lixo, aceites, pneumáticos ou outros desperdicios na zona que utilizaron durante a proba.
- As motocicletas só se poderán lavar nos lugares autorizados e creados para ese efecto polo organizador.
- O non cumprimento destas normas pode conlevar unha sanción económica ó mesmo a **EXCLUSIÓN** da proba do piloto responsable.



REGLAMENTO TÉCNICO CLÁSICAS– VINTAGE 2T 2023

Artículo 1.- INTRODUCCIÓN

Reglamento Técnico adecuado para las Motocicletas Clásicas de Competición, Mono Cilíndricas, en la categoría Clásicas 2T participantes en el **CAMPEONATO GALLEGO DE VELOCIDAD CLASICAS-VINTAGE 2023**

Artículo 2.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS EN COMPETICIÓN

Las motocicletas de esta categoría serán modelos de competición o sport fabricadas entre 1945 y 1972 (Ossa, Bultaco, Montesa, etc...). Se estipula este periodo de tiempo para definir los modelos admitidos en competición y sus réplicas, pero solamente mono cilíndricas y **no podrán ser de origen japonés.**

Las motocicletas de la categoría Clásica 2T, deben ajustarse al reglamento técnico para mantener la pureza de esta categoría.

- Motocicletas de competición o sport hasta **250c.c. 2 tiempos**
- Los dorsales serán: fondo de color **VERDE**, número de dorsal color **BLANCO**.

Artículo 3.- FABRICACIÓN

Las motocicletas contempladas en este reglamento serán originales o replicas, si bien este reglamento contempla que la mayoría de los modelos presentados son replicas, y entiende que los modelos originales son piezas de colección, es por lo que este reglamento obliga a ser rigurosos en la fabricación de replicas.

Para la fabricación de replicas este reglamento se acoge a los modelos y años de fabricación, teniendo en cuenta que los equipos y deportistas (pilotos) de la época (hasta el año 1972), realizaron cambios con materiales y medios de la época, lo cual también tiene en cuenta este reglamento, de acuerdo con los siguientes criterios:

- No se pueden intercambiar chasis, basculantes, motores, depósitos y fibras entre las marcas.
- No es aconsejable, pero se admite intercambiar, frenos de tambor, suspensiones delanteras.
- Así mismo se permite utilizar todo el material que se fabricaba en la época, para estos modelos de motos, y que se hacía de forma genérica o para una marca en particular, tales como frenos de tambor, barras de suspensión, tijas, manetas, fibras, chasis, semimanillares, llantas, amortiguadores, piñones, coronas y encendidos. Los carburadores serán libres atmosféricos, pero **solo de campana redonda**.
- Deben respetarse los logotipos de cada marca, así como la decoración y los diseños de pintura, se pueden variar el orden de los colores.

Artículo 4.- CARACTERÍSTICAS

4.1.- Las motocicletas deben presentarse tal como eran en su época, sin cambios externos. Respetando los modelos de competición, deportivos y sport de cada fabricante y marca; y deben usarse colines, silletas, depósitos y carenados de época, o caso de que sean de fabricación posterior, deberán tener el mismo aspecto que si fueran del periodo original. Se utilizarán siempre aleta (guardabarros) delantera, excepto cuando sea moto carenada y que esta lleve la forma de la rueda, como eran en la época.

4.2.- No se permiten frenos de disco, **sólo frenos de tambor**.

4.3.- No se permiten ruedas de aleación (llantas de palos), sólo de radios y un Ø de 18" o 19" pulgadas.

4.4.- Todas las motocicletas deben tener un par de amortiguadores de suspensión trasera. No se permiten MONO-AMORTIGUADORES, salvo que se pueda demostrar que la equipara de origen. El conjunto de la suspensión trasera debe parecer de la época. Quedan excluidos los amortiguadores con el depósito de gas adicional o incorporado. Así mismo no se permitirán suspensiones delanteras con reglaje exterior (aire, gas, etc.). El diámetro de las barras de horquilla será de 35 mm de Ø máximo.

4.5.- Los chasis serán fieles réplicas de los modelos originales, en cuanto a geometría y dimensiones, situación y forma de los anclajes, grados de avance de la dirección, así como el diámetro exterior de los tubos utilizados en su fabricación. **No serán permitidas motos de fabricación actual o similares.**

Se aconseja respetar al máximo las réplicas en todos sus aspectos, si bien este reglamento contempla, modificaciones en los rodamientos de dirección y los casquillos del basculante, dado que se trata de elementos internos.

4.6.- No se permiten basculantes de sección rectangular, se permiten refuerzos tanto en el basculante como en el chasis siempre que no modifique la estética del conjunto y de la propia motocicleta. No se permite la utilización de titanio, fibra de carbono y kevlar en chasis y basculantes. No se permiten basculantes de aluminio.

4.7.- Los motores se pueden modificar libremente y/o ponerles componentes modernos interiormente, pero todas las partes externas visibles del motor, tapas, cilindros, culatas, cárteres, etc. deben tener el aspecto original de la época. **Solamente se permitirán encendidos tipo rotor. Quedan excluidos encendidos digitales.**

4.8.- La elección de los carburadores es libre siempre que sean modelos de la época o actuales. **No se admiten carburadores de guillotina, carburadores de compuerta plana o carburadores con Power Jet electrónico. No se permite admisión por láminas.** No se permite aislar el cilindro de su carburador con pantallas o cajas preparadas a tal efecto, con ningún tipo de material (metálico, sintético, gomas, cueros, etc...), es decir el carburador ira conexionado al cilindro por su toma admisión. **No está permitido la utilización de conductos o tomas de aire desde la parte frontal o lateral del careado y conducidas hasta los carburadores, cilindros, cárteres de motor, etc...**

4.9.- El mando de gas (acelerador de puño) será siempre de salida frontal para todas las categorías.

4.10.- Es obligatorio el precintado de los tapones y tornillos que accedan a espacios físicos ocupados o bañados por aceite.

4.11.- Caso de tratarse de motores de cárter seco, el depósito de aceite debe ser de tipo y diseño de origen y colocado en el chasis en la posición

original.

4.12.- Todos los respiraderos del motor y/o desvaporizadores deberán terminar en un recipiente de cantidad mínima de 250 cc.

4.13.- Es **obligatorio** el **uso de silenciosos** en todas las motos. **No se permiten** silenciosos de **carbono o Kevlar**.

4.14.- Los topes de dirección son obligatorios y deberán estar colocados adecuada y firmemente de forma que permita dejar libre el espacio suficiente y seguro entre la mano cerrada sobre cualquiera de los puños y el depósito de la moto, al girar el tren delantero.

4.15.- Los accesorios que se monten, tales como pedales de cambio y freno, reposapiés, soportes, manetas, puño de acelerador, amortiguador de dirección, tirantes de freno, etc. Deberán ser iguales o similares a los utilizados en competición hasta el año 1972 (**quedan prohibidos los puños de acelerador de salida lateral y las manetas de plástico**). Siempre se utilizarán semimanillares montados **obligatoriamente** por **debajo** de las **tijas**, es lo único permitido para estas motos de competición. **Las manetas siempre terminarán en bola, así como los semimanillares y las estriberas (o con terminación en teflón)**.

4.16.- Las motocicletas deben estar equipadas de un interruptor corta-contacto, tipo ON/OFF (**no pulsador**) en estado de funcionamiento situado a un lado u otro del semi-manillar cerca de la mano, teniendo en cuenta que en las motos de dos tiempos por la propia configuración del motor es poco efectivo, dado que por encima de un régimen de vueltas no afecta el corte eléctrico.

Artículo 5.- NEUMÁTICOS Y RUEDAS

Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos. **No se permiten SLIKS ni SLIKS RAYADOS**. Se recomienda utilizar calentadores, aunque en la época no existían, por seguridad es permitido.

Artículo 6.- DISPOSICIONES GENERALES Y DE SEGURIDAD

Todas las motocicletas deben llevar, en el depósito material ignífugo. La boca de carga de combustible de los depósitos se cerrará con tapones homologados por las marcas preferiblemente los de rosca. Quedando

prohibidos los de presión con junta tórica. **Obligatorio explosafe (mousse) dentro del depósito.**

Todas las motocicletas deben llevar protector cadena/corona y es **obligatorio la aleta de tiburón.**

No se permitirán manillares “PLANOS” o enduro, ya que estos están prohibidos por la normativa de seguridad en competiciones de velocidad y además no son recomendables ni estéticos en competiciones de velocidad.

Para dar cumplimiento a la normativa internacional, sobre seguridad en motos, pilotos y pistas, es obligatoria nuestra aportación, para tener adecuadas nuestras motos en esta materia, y así mismo los componentes de protección del piloto. Por lo cual se detallan a continuación las medidas básicas, si bien todo lo que se avance en materia de seguridad representa un beneficio general.

- Los depósitos de combustible tendrán dentro el material ignifugo homologado.
- Se montará un protector de cadena y aleta de tiburón efectivo y situado correctamente.
- **Todos los tapones de aceite deberán ir precintados.**
- **Los gases, vapores de motor irán a un recipiente externo de 250cc.**
- El respiradero del depósito llevara una válvula que permita tener el depósito sin presión pero que evite la salida de combustible.
- Solamente se utilizarán semimanillares de uso en competición.
- Se montarán topes de dirección y/o amortiguador de dirección.
- Las estriberas y semimanillares acabaran en puntas redondeadas/teflón.

En todo lo demás, todas las motocicletas deberán estar preparadas de acuerdo con los requerimientos de seguridad del código FIM y/o del reglamento particular de la prueba. Cualquier cuestión que se suscitase, se resolverá basándose en el presente Reglamento por la Comisión Deportiva.

Cualquier cuestión y disposición no prevista en los reglamentos indicados, podrán ser resuelto por la Comisión Deportiva Federativa.

En los demás, todas las motocicletas deberán estar preparadas de acuerdo con los requerimientos del código FIM y/o del reglamento particular de la prueba.

El no cumplimiento de cualquiera de las indicaciones conllevará a la no participación en el evento.

Artículo 7.- RECOMENDACIONES E INTERPRETACION DEL REGLAMENTO

Decoración de las motocicletas: La decoración de las motocicletas se realizará respetando en lo posible los colores originales que cada marca utilizaba en la época, así como los diseños y fileteados, no estando permitido los colores excesivamente vivos, que puedan desvirtuar el espíritu clásico de estas motos de época y competición.

No se admitirán motocicletas cuyo aspecto exterior de conservación y/o de restauración, no se adapte a los mínimos exigibles por el presente Reglamento Técnico, a todas las pruebas se desplazará un Comisario Técnico, el cual tendrá la potestad de DENEGAR LA SALIDA A PISTA (previo informe al Director de Competición) a las motocicletas que no reúnan las mínimas condiciones exigidas en el Reglamento Técnico.

Cualquier cuestión y disposición no prevista en los reglamentos ya indicados, podrán ser resueltas por la Comisión Deportiva.

Uso de carburantes: Estarán permitidos todos los combustibles comerciales hasta 115 octanos.

La vestimenta de los pilotos: Monos de cuero de **una sola pieza**.

Seguridad del piloto: Se recomienda utilizar siempre espaldera y protecciones en el mono, tanto las botas, guantes y mono deberán estar en perfecto estado. El casco estará debidamente homologado con la identificación del fabricante para uso deportivo, **la correa de fijación será con el sistema de doble anilla y será modelo integral**. Todos los pilotos están obligados a presentar el equipo personal en la verificación técnica.

Todas las motos han de cumplir estos requisitos mínimos para poder participar en los entrenamientos del sábado y la carrera del domingo.

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

REGLAMENTO TÉCNICO CLÁSICAS- VINTAGE 4T 2023

Artículo 1.- INTRODUCCIÓN

Reglamento Técnico adecuado para las Motocicletas Clásicas de Competición, en la categoría Clásicas 4T, participantes en el **CAMPEONATO GALLEGO DE VELOCIDAD, CLASICAS-VINTAGE 2023**

Artículo 2.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS EN COMPETICIÓN

Las motocicletas de esta categoría serán modelos de competición o sport fabricadas entre 1945 y 1972 (Ducati, BSA, Norton, etc...). Se estipula este periodo de tiempo para definir los modelos admitidos (europeos) en competición y sus réplicas, pero no podrán ser de origen japonés.

Las motocicletas de la categoría Clásicas 4T, deben ajustarse al reglamento técnico para mantener la pureza de esta categoría.

- Motocicletas de competición o sport hasta **500c.c. 4 tiempos**.
- Los dorsales serán: fondo **AMARILLO**, número de dorsal **NEGRO**.

Artículo 3.- FABRICACIÓN

Las motocicletas contempladas en este reglamento serán originales o replicas, si bien este reglamento contempla que la mayoría de los modelos presentados son replicas, y entiende que los modelos originales son piezas de colección, es por lo que este reglamento obliga a ser rigurosos en la fabricación de replicas.

Para la fabricación de replicas este reglamento se acoge a los modelos y años de fabricación, teniendo en cuenta que los equipos y deportistas (pilotos) de la época (hasta el año 1972), realizaron cambios con materiales y medios de la época, lo cual también tiene en cuenta este reglamento, de acuerdo con los siguientes criterios:

- No se pueden intercambiar chasis, basculantes, motores, depósitos y fibras entre las marcas.
- No es aconsejable, pero se admite intercambiar, frenos de tambor, suspensiones delanteras.
- Así mismo se permite utilizar todo el material que se fabricaba en la época, para estos modelos de motos, y que se hacía de forma genérica o para una marca en particular, tales como frenos de tambor, barras de suspensión, tijas, manetas, fibras, chasis, semimanillares, llantas, amortiguadores, piñones, coronas y encendidos. Los carburadores serán libres atmosféricos, pero **solo de campana redonda**.
- Deben respetarse los logotipos de cada marca, así como la decoración y los diseños de pintura, se pueden variar el orden de los colores.

Artículo 4.- CARACTERÍSTICAS

4.1.- Las motocicletas deben presentarse tal como eran en su época, sin cambios externos. Respetando los modelos de competición, deportivos y sport de cada fabricante y marca; y deben usarse colines, silletas, depósitos y carenados de época, o caso de que sean de fabricación posterior, deberán tener el mismo aspecto que si fueran del periodo original. Se utilizarán siempre aleta (guardabarros) delantera, excepto cuando sea moto carenada y que esta lleve la forma de la rueda, como eran en la época.

4.2.- No se permiten frenos de disco, **sólo frenos de tambor**.

4.3.- No se permiten ruedas de aleación (llantas de palos), sólo de radios y un \emptyset de 18" o 19" pulgadas.

4.4.- Todas las motocicletas deben tener un par de amortiguadores de suspensión trasera. No se permiten MONO-AMORTIGUADORES, salvo que se pueda demostrar que la equipara de origen. El conjunto de la suspensión trasera debe parecer de la época. Quedan excluidos los amortiguadores con el depósito de gas adicional o incorporado. El diámetro de las barras de horquilla será de 35 mm de \emptyset máximo.

4.5.- Los chasis serán fieles réplicas de los modelos originales, en cuanto a geometría y dimensiones, situación y forma de los anclajes, grados de avance de la dirección, así como el diámetro exterior de los tubos utilizados en su fabricación.

Se aconseja respetar al máximo las réplicas en todos sus aspectos, si bien este reglamento contempla, modificaciones en los rodamientos de dirección y los casquillos del basculante, dado que se trata de elementos internos.

4.6.- No se permiten basculantes de sección rectangular, se permiten refuerzos tanto en el basculante como en el chasis siempre que no modifique la estética del conjunto y de la propia motocicleta. No se permite la utilización de titanio, fibra de carbono y kevlar en chasis y basculantes. No se permiten basculantes de aluminio.

4.7.- Los motores se pueden modificar libremente y/o ponerles componentes modernos interiormente, pero todas las partes externas visibles del motor, tapas, cilindros, culatas, cárteres, etc. deben tener el aspecto original de la época.

4.8.- La elección de los carburadores es libre siempre que sean modelos de la época o actuales. **No se admiten carburadores de guillotina, carburadores de compuerta plana o carburadores con Power Jet electrónico o mecánico.** No se permite aislar el cilindro de su carburador con pantallas o cajas preparadas a tal efecto, con ningún tipo de material (metálico, sintético, gomas, cueros, etc...), es decir el carburador ira conexionado al cilindro por su toma admisión. **No está permitido la utilización de conductos o tomas de aire desde la parte frontal o lateral del careado y conducidas hasta los carburadores, cilindros, cárteres de motor, etc...**

4.9.- El mando de gas (acelerador de puño) será siempre de salida frontal para todas las categorías.

4.10.- Es obligatorio el precintado de los tapones y tornillos que accedan a espacios físicos ocupados o bañados por aceite.

4.11.- Caso de tratarse de motores de cárter seco, el depósito de aceite debe ser de tipo y diseño de origen y colocado en el chasis en la posición

original.

4.12.- Todos los respiraderos del motor y/o desvaporizadores deberán terminar en un recipiente de cantidad mínima de 250c.c.

4.13.- Es **aconsejable** el uso de silenciosos en todas las motos. **No se permiten** silenciosos de **carbono o Kevlar**.

4.14.- Los topes de dirección son obligatorios y deberán estar colocados adecuada y firmemente de forma que permita dejar libre el espacio suficiente y seguro entre la mano cerrada sobre cualquiera de los puños y el depósito de la moto, al girar el tren delantero.

4.15.- Los accesorios que se monten, tales como pedales de cambio y freno, reposapiés, soportes, manetas, puño de acelerador, amortiguador de dirección, tirantes de freno, etc. Deberán ser iguales o similares a los utilizados en competición hasta el año 1972 (**quedan prohibidos los puños de acelerador de salida lateral y las manetas de plástico**). Siempre se utilizarán semimanillares montados **obligatoriamente** por **debajo** de las **tijas**, es lo único permitido para estas motos de competición. **Las manetas siempre terminarán en bola, así como los semimanillares y las estriberas (o con terminación en teflón)**.

4.16.- Las motocicletas deben estar equipadas de un interruptor corta-contacto, tipo ON/OFF (**no pulsador**) en estado de funcionamiento situado a un lado u otro del semi-manillar cerca de la mano, teniendo en cuenta que en las motos por la propia configuración del motor es poco efectivo, dado que por encima de un régimen de vueltas no afecta el corte eléctrico.

Artículo 5.- NEUMÁTICOS Y RUEDAS

Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos. **No se permiten SLIKS ni SLIKS RAYADOS**. Se recomienda utilizar calentadores, aunque en la época no existían, por seguridad es permitido.

Artículo 6.- DISPOSICIONES GENERALES Y DE SEGURIDAD

Todas las motocicletas deben llevar, en el depósito material ignífugo. La boca de carga de combustible de los depósitos se cerrará con tapones homologados por las marcas preferiblemente los de rosca. Quedando

prohibidos los de presión con junta tórica. **Obligatorio explosafe (mousse) dentro del depósito.**

Todas las motocicletas deben llevar protector cadena/corona y es **obligatorio la aleta de tiburón**. Es **obligatorio** el montaje de una **bandeja de recuperación de aceite**, su **capacidad mínima** ha de ser **la mitad de la cantidad de aceite que contenga el cárter o depósito**.

No se permitirán manillares “PLANOS” o enduro, ya que estos están prohibidos por la normativa de seguridad en competiciones de velocidad y además no son recomendables ni estéticos en competiciones de velocidad.

Para dar cumplimiento a la normativa internacional, sobre seguridad en motos, pilotos y pistas, es obligatoria nuestra aportación, para tener adecuadas nuestras motos en esta materia, y así mismo los componentes de protección del piloto. Por lo cual se detallan a continuación las medidas básicas, si bien todo lo que se avance en materia de seguridad representa un beneficio general.

- Los depósitos de combustible tendrán dentro el material ignifugo homologado.
- Se montará una aleta de tiburón efectivo y situado correctamente.
- **Todos los tapones de aceite deberán ir precintados.**
- **Los gases, vapores de motor irán a un recipiente externo de 250cc.**
- El respiradero del depósito, llevara una válvula que permita tener el depósito sin presión pero que evite la salida de combustible.
- **Todas las motos llevaran una bandeja inferior con capacidad suficiente para recoger posibles pérdidas de aceite por rotura del motor.**
- Solamente se utilizarán semimanillares de uso en competición.
- Se montarán topes de dirección y/o amortiguador de dirección.

- Las estriberas y semimanillares acabaran en puntas redondeadas/teflón.
En todo lo demás, todas las motocicletas deberán estar preparadas de acuerdo con los requerimientos de seguridad del código FIM y/o del reglamento particular de la prueba. Cualquier cuestión que se suscitase, se resolverá basándose en el presente Reglamento por la Comisión Deportiva.

Cualquier cuestión y disposición no prevista en los reglamentos indicados, podrán ser resuelto por la Comisión Deportiva Federativa.

En los demás, todas las motocicletas deberán estar preparadas de acuerdo con los requerimientos del código FIM y/o del reglamento particular de la prueba.

El no cumplimiento de cualquiera de las indicaciones conllevará a la no participación en el evento.

Artículo 7.- RECOMENDACIONES E INTERPRETACION DEL REGLAMENTO

Decoración de las motocicletas: La decoración de las motocicletas se realizará respetando en lo posible los colores originales que cada marca utilizaba en la época, así como los diseños y fileteados, no estando permitido los colores excesivamente vivos, que puedan desvirtuar el espíritu clásico de estas motos de época y competición.

No se admitirán motocicletas cuyo aspecto exterior de conservación y/o de restauración, no se adapte a los mínimos exigibles por el presente Reglamento Técnico, a todas las pruebas se desplazará un Comisario Técnico, el cual tendrá la potestad de DENEGAR LA SALIDA A PISTA (previo informe al Director de Competición) a las motocicletas que no reúnan las mínimas condiciones exigidas en el Reglamento Técnico.

Cualquier cuestión y disposición no prevista en los reglamentos ya indicados podrán ser resueltas por la Comisión Deportiva.

Uso de carburantes: Estarán permitidos todos los combustibles comerciales hasta 115 octanos.

La vestimenta de los pilotos: Monos de cuero de **una sola pieza.**

Seguridad del piloto: Se recomienda utilizar siempre espaldera y

protecciones en el mono, tanto las botas, guantes y mono deberán estar en perfecto estado. El casco estará debidamente homologado con la identificación del fabricante para uso deportivo, **la correa de fijación será con el sistema de doble anilla y será modelo integral**. Todos los pilotos están obligados a presentar el equipo personal en la verificación técnica.

Todas las motos han de cumplir estos requisitos mínimos para poder participar en los entrenamientos del sábado y la carrera del domingo.

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

REGLAMENTO DEPORTIVO

CLASICAS-VINTAGE

CAMPEONATO GALLEGO

2023

Artículo I - TITULO Y GENERALIDADES:

La **FEDERACION GALLEGA DE MOTOCICLISMO**. (En adelante **FGM**) convoca para el presente año el **CAMPEONATO GALLEGO DE VELOCIDAD CLASICAS-VINTAGE**, 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.

Artículo 2 - CATEGORIAS:

CLASICAS 2T, CLASICAS 4T Y SUPERSERIES

Artículo 3 – CIRCUITOS

Las pruebas del Campeonato Gallego de Velocidad de Motos Clásicas deberán estar organizadas en circuitos que previamente hayan sido inspeccionados y aprobados por la FGM

3.1 - Seguridad

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

Artículo 4 - INSCRIPCIONES:

Las inscripciones y el pago de derechos correspondiente, deberán efectuarse a través de la Web de la FGM en los plazos y condiciones reflejadas en la misma.

Artículo 5 - PARRILLA DE SALIDA:

Se conformará de la siguiente manera:

- El número de puestos por la 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 a la izquierda, si la primera curva es a derecha.
- La pole position, deberá estar pintada 2 m. retrasada con respecto a la línea de llegada de cronometraje (antena receptora de 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 situados 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.
- Las posiciones de las motocicletas en la línea de salida se indicarán con un trazo blanco pintado sobre el suelo.

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

Artículo 6 - PILOTOS:

Podrán participar en este Campeonato todos los pilotos con licencia Homologada. Para puntuar en el Campeonato Gallego los pilotos tendrán que tramitar la licencia a través de la FGM.

- **LA EDAD MINIMA PARA PARTICIPAR ES DE 35 AÑOS**

Artículo 7 - TRANSPONDEDORES

La FGM 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 o daño irreparable tendrá que abonar el importe de dicho transponder.

Artículo 8 -ENTRENAMIENTOS:

8.1 Entrenamientos

Cada categoría tendrá dos sesiones de entrenamientos de 15 min. Para poder tomar parte en la carrera, todos los pilotos deben tomar parte en los entrenamientos cronometrados.

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

Sera posible efectuar entrenamientos libres el día anterior, siempre que la Federación o el circuito los convoque.

8.2 Orden de la parrilla de salida en la competición

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

8.3 En caso de Lluvia

Las carreras se declararán todas en mojado.

Artículo 9 - CARRERAS:

- Todas las motocicletas deben estar en la zona de salida 5 min. antes de la hora del comienzo de la carrera. No cumplir con esta norma supondrá perdida de posición saliendo del pit lane.

9.1 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.

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 con la bandera nacional, de arriba abajo o bien con semáforo al apagarse la luz roja.

9.1 Adelantamiento en la salida

Se entiende que hay anticipación a la 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 la carrera.

9.2 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.

9.3 Conducta durante la carrera

- Los corredores deben obedecer las indicaciones señalizadas mediante banderas.
- Los corredores 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.
- Los corredores únicamente deben circular 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 que los corredores que circulan a velocidad reducida por la pista para dirigirse a boxes, deberán 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 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 ó 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 la **FGM**.
- Queda terminantemente prohibido el uso de pendientes, collares, colgantes, piercings, etc...
- Cualquier infracción a este artículo podrá ser sancionado con la EXCLUSIÓN.
- Ninguna persona que no sea el piloto, podrá pilotar una motocicleta de competición.
- Todo piloto que vaya sobre su motocicleta deberá ir provisto con la indumentaria apropiada (mono, casco, guantes, etc.)

9.4 Cambio de motocicleta

Solo está permitido el cambio de motocicleta en caso de rotura de la primera moto y tras verificación del comisario técnico, pero nunca en la carrera

Artículo 10 - COMPETICIONES:

Las competiciones puntuables para el **CAMPEONATO GALLEGO DE VELOCIDAD CLASICAS-VINTAGE**, se desarrollarán a:

- Una carrera de 12 vueltas

Artículo 11 • DETENCIÓN DE LA CARRERA:

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

Si la carrera es detenida, en no importa qué momento de la primera mitad de la misma, esta será recomenzada. Los pilotos se dirigirán directamente a la zona de parque cerrado 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% con respecto al tiempo reglamentariamente establecido. Se autorizará el cambio de motocicleta. La elección final deberá hacerse antes de los 10 minutos de la nueva salida.

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 la carrera es detenida después que haya transcurrido la primera mitad, la carrera 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 carrera solamente puede ser recomenzada una sola vez.

Si es necesario detener la carrera más de una vez, esta 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.

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 EXCLUSION.

Artículo 13 - SEÑALES OFICIALES:

La señalización oficial debe ser indicada por medio de las siguientes banderas:

- Bandera Roja: Parada obligatoria para todos los pilotos. La carrera o los entrenamientos están interrumpidos, los pilotos deben volver
 - Bandera Amarilla fija: Peligro, conducir lentamente (prohibido adelantar).
 - Bandera Amarilla agitada: Peligro inmediato, aminorar la marcha, el piloto debe estar preparado para pararse puede haber personal de seguridad o cualquier otro obstáculo dentro del circuito. (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 o de entrenamientos.
- La salida será dada mediante sistema de semáforo.

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

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 la carrera 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:

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

Artículo 16 - PUNTUACIONES:

Se concederán los siguientes puntos a los pilotos clasificados, según la escala siguiente:

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

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.

Artículo 17 - RECLAMACIONES:

Media hora como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos, acompañando a cada reclamación un depósito de **600 €**, 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 €**.

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

Si el análisis de carburante da la razón al demandante, 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 €** que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de la reclamación.

Artículo 18 • PREMIOS POR CARRERA Y POR CAMPEONATO:

18.1 Por carrera

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

18.2 Por clasificación general en el final del campeonato:

1º – Trofeo y Diploma.

2º - Trofeo y Diploma.

3º - Trofeo y Diploma.

Artículo 19 • VERIFICACIONES TÉCNICAS:

El corredor o su mecánico, además de su equipo, debe presentar su propia motocicleta, conforme a la reglamentación vigente de la **FGM**

Solo se permite la verificación de una sola motocicleta. Está prohibido el intercambio de motocicletas entre pilotos.

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

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

REGLAMENTO TECNICO SUPERSERIES 2023

Artículo 1 - REGLAMENTO TECNICO:

1.1 Categoría SUPERSERIES.

-Cilindrada: Desde 350 c.c. hasta 650 c.c. (Mono/Bi/Tri/Cuatro cilindros)

- La preparación del motor es libre en su interior, respetando siempre el límite de cilindrada
 - Llantas: Radios y aleación
 - Motor refrigerado por aire y agua
 - Máxima anchura Llanta delantera WM 4 2.50", solo 18" o 19"
 - Máxima anchura Llanta trasera WM5 3.00', solo 18" o 19"
 - Neumáticos: máxima anchura 130
 - Frenos: de disco
 - Diámetro máximo discos 300 mm
 - Bomba de freno delantera con depósito libre
 - Manetas freno y embrague sin regulación
 - Cada pinza de freno podrá tener un máximo de DOS pistones
 - Amortiguador: Obligatorio doble amortiguador
 - Monoamortiguador si lo incorporaba de origen.
 - No se permite regulación exterior por aire, ni depósitos exteriores
 - Horquilla: Diámetro máximo 38 mm - convencional
 - Diámetros mayores solo en caso de que el modelo lo llevase en origen
 - No se permite suspensiones delanteras con regulación exterior en extensión y compresión sean estos manuales o por aire
 - Se permite regulación exterior de precarga de muelle
 - Carburador: Solo campana redonda
 - Fabricación: hasta 31/12/1982
- importante: Las motocicletas participantes en esta categoría deberán respetar estrictamente la estética del modelo original. Cualquier modificación de importancia respecto al modelo original (ejemplo: basculantes especiales, cilindros, culatas, etc.) tendrá que estar debidamente documentada (fotografías, artículos de prensa etc.) como existente en el modelo en la época.
- No se admiten embragues de accionamiento hidráulico.
 - Todos los respiraderos del motor y/o desvaporizadores deberán terminar en un recipiente de cantidad mínima de 250 c.c.

- Todas las motocicletas deben Llevar protector de cadena y una bandeja de recuperación de

aceite, su capacidad mínima a de ser la mitad de la cantidad

de aceite que contenga el cárter.

Todos los tapones de aceite deberán ir precintados.

- **EXCEPCIONALMENTE SE ADMITE COMPETIR CON MOTOR JAPONES EN CATEGORÍA SUPERBERIES - A LA "SANGLAS 400**

1.2 Seguridad del Piloto

- Será **OBLIGATORIO** la utilización de mono de una pieza, botas y guantes de moto deportivos **Con ajuste en muñeca**, deberán cubrir 5 cm como mínimo por encima de la muñeca. Será marcado por la organización.
- Aconsejable utilizar siempre espaldera y protecciones en el mono.
- Tanto las botas como los guantes y mono deberán estar en perfecto estado.
- El casco será integral **OBLIGATORIO** con cierre de anillas y estará debidamente homologado con la identificación del fabricante para uso deportivo. Los cascos admitidos según norma de la RFME con normativa europea son los ECE 22 04 o superior. Será marcado por la organización.
- Todos los pilotos están obligados a presentar el equipo personal en la verificación técnica a petición de los comisarios deportivos o del comisario técnico.
- NO** se permite llevar cámaras de grabación en el casco de los participantes.
- Por la seguridad de todos los participantes y público, los pilotos inscritos al evento no han de encontrarse bajo los efectos del alcohol o estupefacientes durante el transcurso de la prueba y han de saber que, en caso de accidente, la organización no se hace responsable de los daños que ocasione un piloto que incumpla lo arriba propuesto.



REGLAS TECNICAS MINIGP 110

Versión:	Aplicada el:	Artículos modificados
0	27.02.2023	Generalidades, Art. 1, Art. 2, Art. 3, Art. 3.1, Art. 3.2, Art. 3.2.1, Art. 3.2.1.1, Art. 3.2.2, Art. 3.2.3, Art. 3.2.4, Art. 3.2.5, Art. 3.2.6, Art. 3.2.7, Art. 3.4, Art. 3.5, Art. 5, Art. 7, Art. 12, Art. 15.1, Art. 16.1, Art. 17, Art. 18.4, Art. 18.6, Art. 18.7.

INDICE

GENERALIDADES

1. INTRODUCCIÓN

2. ESPECIFICACIONES DE LA CLASE Mini GP 110

3. PESOS

3.1. MOTOR / CAJA DE CAMBIOS

3.2. Especificaciones del motor

3.3. Transmisión / Caja de cambios

3.3 Embrague

3.4 Arranque

4. CAJA DE AIRE / CONDUCTOS DE ADMISIÓN

5. SISTEMA DE ALIMENTACIÓN DE COMBUSTIBLE

5.1 Depósito de Combustible

5.2 Suministro de Combustible

6. SISTEMA DE ESCAPE

7. INSTALACIÓN ELÉCTRICA

8. ENCENDIDO - CAJA DE CONTROL (CENTRALITA/CDI)

9. RADIADOR Y SISTEMA DE REFRIGERACIÓN

9.1 Radiador de aceite

10. DEPÓSITO DE CARBURANTE

11. CHASIS

11.1 Especificaciones

11.2 Dirección

11.3 Semimanillares / manetas.

11.4 Reposapiés

11.5 Basculante

11.6 Carenado

11.7 Materiales y construcción

13. PUÑO GIRATORIO DE GAS.

14. FRENOS

15. SUSPENSIÓN

15.1 Horquilla delantera

15.2 Suspensión trasera

16. RUEDAS

16.1 Llantas

16.2 Neumáticos.

17. NÚMEROS Y FONDOS

18. GENERAL

18.1 Los siguientes elementos pueden ser modificados o reemplazados

18.2 Instrucciones generales de seguridad

18.2.1 Luz trasera de seguridad

18.3 Equipamiento(s) suplementario(s)

18.4 Motocicletas peligrosas

18.5 Transponder

18.6 Equipamiento de los pilotos

18.7 Verificación Final

Anexo de Neumáticos

GENERALIDADES

Las piezas originales de la motocicleta son las piezas de serie instaladas en la motocicleta durante su fabricación y tal y como se distribuye. A menos que se indique lo contrario, estas partes no pueden ser refabricadas, reacabadas, tratadas, recubiertas o modificadas de ninguna manera, salvo indicación expresa en el reglamento.

Las piezas entre diferentes modelos de las motocicletas se podrán usar siempre que sean iguales, no requiera una modificación estructural de la moto y/o pieza.

Los comisarios técnicos podrán requisar provisionalmente aquel equipamiento del piloto que no pase las verificaciones de seguridad, quedando en depósito hasta el final de la última manga de la categoría, se redactará un documento en el que se especificará su defecto, siendo entregado a su tutor y este será devuelto al comisario técnico para su devolución del material requisado.

La sanción por no cumplir con el reglamento técnico, es la desclasificación.

Las motos se dejarán en el parque cerrado (obligatoriamente) posterior a un crono o carrera, con un caballete que las mantenga en pie por si solas.

1. INTRODUCCIÓN

Las motocicletas destinadas a la Copa de España de Mini Velocidad, de la categoría Mini GP 110, requieren cumplir con el siguiente reglamento para su participación en el campeonato.

Las modificaciones de los reglamentos técnicos se podrán hacer en cualquier momento, con el fin de garantizar una competencia justa y contención de costes.

El delegado técnico de MiniVelocidad de la RFME podrá solicitar en cualquier momento la inspección y/o desmontaje de cualquiera de los elementos de la motocicleta que considere oportuno.

2. ESPECIFICACIONES DE LA CLASE MiniGP 110

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 "Mini GP 110" deben ser conformes a la forma originalmente producida por el constructor.

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

En el caso de que una motocicleta, tras caída, sufriese daños de difícil reparación en el chasis, el director técnico de la Copa de España de Velocidad, podría admitir la verificación de una segunda moto. Esta segunda moto tendrá las mismas características que la anterior.

3.-PESOS

El peso mínimo para la motocicleta será de 64 kg.

El peso mínimo del conjunto MOTO + PILOTO será de 101,5 kg.

En caso de no alcanzar el peso mínimo conjunto moto + piloto, estarán dentro de reglamento las motocicletas que pesen igual o más de 69,5 Kg. Con esto conseguimos que las motos no tengan que llevar un número de kg de lastre por encima de lo que podría afectar a la seguridad.

En cualquier momento durante los entrenamientos y al final de la carrera, los pilotos pueden ser llamados para controlar el peso de sus motocicletas. En todos los casos el piloto debe cumplir con esta solicitud.

Las motocicletas elegidas serán pesadas en las condiciones en que se encuentren, y el límite de peso establecido debe ser tomado en esta condición. **Nada puede ser añadido a la motocicleta y/o piloto. Esto incluye todos los líquidos excepto un poco de agua al piloto**

El lastre debe estar hecho de piezas metálicas sólidas, conectado de forma firme y segura, ya sea a través de un adaptador o directamente al chasis principal o motor, con un mínimo de 2 tornillos de acero (mínimo 8 mm de diámetro, 8.8 grado o mayor). Otras soluciones técnicas equivalentes deben ser consultadas al director técnico de la Copa de España de MiniVelocidad para su aprobación.

El combustible en el depósito se puede usar como lastre. Sin embargo, el peso verificado nunca puede ser menor del peso mínimo requerido.

Una primera infracción de hasta 1 kg, será penalizada con una advertencia, en caso de ser más de 1 kg o siguientes infracciones, se aplicará de la siguiente forma:

	Entrenos	Carreras
1 a 4 kg	+1" a todas las vueltas x nº de kg	1" por el número de vueltas de carrera x nº de kg
> 4 a 8 kg	+2" a todas las vueltas x nº de kg	2" por el número de vueltas de carrera x nº de kg
> 8 kg	Eliminación de tiempos	Desclasificación

3.1 MOTOR / CAJA DE CAMBIOS

El motor será ZONGSHEN (W -110 G) monocilíndrico de 4 tiempos, con el cubicaje de 113,36 cc.

También el/los importador/es de los motores tendrá un número limitado de estos motores disponible en cada carrera por si algún piloto pudiese necesitarlo.

El precio del motor es de 410 € IVA incluido.

Estos motores mientras el precinto este intacto, serán válidos para la Copa de España y los campeonatos que se ajusten a este formato.

Los motores sin precintos o con precintos rotos serán admitidos, aunque al no poder asegurar una posible manipulación, serán susceptibles de verificaciones técnicas en cualquier momento del evento, y precintado por los técnicos de la RFME, si así lo consideran.

Los tapones de llenado y vaciado de lubricante, deberán de estar precintados cada vez que se salga a pista, sea entrenamientos libres, cronos y carreras.

3.2. Especificaciones del motor

Al ser todos los motores iguales eliminamos, en la medida de lo posible las pruebas en banco para verificar el límite de potencia, y las verificaciones de oficio del motor tras los entrenos y/o las carreras.

- * La potencia de estos motores se fija como máximo en 10,5 CV sin tolerancia, no obstante se hará un control ESTA POTENCIA PODRA SER MODIFICADA POR EL DELEGADO TECNICO DE MINIVELOCIDAD DE LA RFME EN LA PRIMERA CARRERA DE LA TEMPORADA, UNA VEZ SE HAYA SASCADO LA MEDIA EN EL BANCO DE POTENCIA.**

- Si la potencia excediese de la autorizada, se sancionará de la siguiente manera:

	Entrenos	Carreras
0,1 a 0,2	+1" a todas las vueltas	1" por el número de vueltas de carrera
> 0,2 a 0,3 cv	+2" a todas las vueltas	2" por el número de vueltas de carrera
> 0,3 cv	Eliminación de tiempos	Desclasificación

Todas las piezas que se detallan deberán ser piezas originalmente montada y homologada sin ninguna modificación: Culata, Árbol de levas, Piñones árbol de levas, Cilindros, Pistones, Aros de piston, pernos y clips, Cigüeñal, Biela, Carters motor (Tapas de carters de encendido y embrague), Bombas de aceite y conductos de aceite, Embrague, Arranque,

3.3 Transmisión / Caja de cambios

- La caja de cambios será la homologada por el fabricante del motor en todos sus componentes. El número de marchas será el homologado por el fabricante del motor.
- Se pueden modificar el piñón, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas.
- La cubierta del piñón puede ser eliminada, siempre que está quede cubierta por el carenado. En el caso de que no sea así será obligatoria la tapa del piñón. El objetivo es impedir que el piloto pueda introducir accidentalmente los dedos en caso de caída por seguridad. En caso de duda la decisión del director técnico de la Copa de España de MiniVelocidad será definitiva.

4. CAJA DE AIRE/ CONDUCTOS DE ADMISIÓN

La caja de aire y tubo de admisión de la caja están prohibidos.

El elemento filtrante puede eliminarse o sustituirse por otro.

El respiradero del motor deberá descargar en un depósito de al menos 250c.c.

5. SISTEMA DE ALIMENTACIÓN DE COMBUSTIBLE

El sistema de alimentación debe ser por carburador, y su diámetro nunca será mayor de ~~22~~ 24 mm.

El carburador será el original montado y homologado por el fabricante de la motocicleta sin ninguna modificación permitida, salvo lo indicado en este artículo.

Solo se permite la modificación de los chiclés, agujas y sus reglajes, que serán libres.

El conducto de admisión de la mezcla aire-combustible será el original del fabricante de la motocicleta y no podrá tener un diámetro mayor de 28 mm.

Las trompetas de admisión **son libres**. Se permite el uso de un filtro de aire o rejilla para evitar la entrada de cualquier elemento.

5.1 Depósito de Combustible

Será el original de la motocicleta autorizada. El interior es obligatorio que esté "completamente lleno" de material retardante tipo mousse, preferentemente Explosafe o similar. Los tapones de carburante deben ser estancos y tener un sistema eficaz de cierre. En caso de duda sobre la estanqueidad del sistema de

cierre, la decisión del director técnico será definitiva. Los tubos de aireación del depósito de carburante deben llevar una válvula de retención. La salida de los tubos de aireación debe hacerse en un recuperador apropiado.

5.2 Suministro de Combustible

Los conductos de gasolina pueden reemplazarse.

Pueden utilizarse conectores rápidos (quick connectors)

Pueden añadirse filtros de carburante.

5.3 Combustible

Todos los motores deben funcionar con un carburante normal sin plomo con una tasa de plomo máxima de 5,0 mg/L (sin plomo) y un MON máximo de 90,0, según marca la normativa FIM para carburantes. (Para más detalles consultar el reglamento técnico de carburantes RFME/FIM)

El combustible de la motocicleta no debe estar por debajo de la temperatura ambiente. El uso de cualquier dispositivo para disminuir artificialmente la temperatura del combustible por debajo de la temperatura ambiente está totalmente prohibido.

6. SISTEMA DE ESCAPE

Los tubos de escape y silenciadores pueden ser cambiados o modificados.

El límite de ruido será de: 105 dB/A

Se tendrá en cuenta una tolerancia de +3 dB/A en las verificaciones después de los entrenamientos y/o carreras por desgaste del silencioso.

~~El sistema para medir el nivel sonoro, será en el banco de potencia con el motor en su punto de máxima potencia, teniendo como dato el mayor de las medidas obtenidas en el sonómetro.~~

La ubicación del silenciador es libre.

El aislamiento externo del sistema de escape está autorizado.

Titanio en el escape y silenciadores están prohibidos

Por razones de seguridad, los bordes de la(s) salida(s) del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes, y en ningún caso podrá rebasar la vertical de la parte más trasera del neumático.

7. INSTALACIÓN ELÉCTRICA

La instalación eléctrica será la suministrada por el fabricante, sin ninguna modificación.

La bujía es libre.

8. ENCENDIDO - CAJA DE CONTROL (CENTRALITA/CDI)

~~Cada piloto aportará una centralita en perfecto estado de funcionamiento, para un posterior sorteo entre los participantes. Los encendidos/stator deberán llevar la instalación de las bobinas de luz de origen.~~

~~El uso de la centralita sorteada podrá ser verificada en cualquier momento de la competición.~~

9. RADIADOR Y SISTEMA DE REFRIGERACIÓN

9.1 Radiador de aceite

Es de libre configuración.

10. DEPÓSITO DE CARBURANTE

Será el original de la motocicleta, y no tendrá una capacidad de más de 5 litros.

El interior es obligatorio que esté “completamente lleno” de material retardante tipo mousse, preferentemente Explosafe o similar.

Los tapones de carburante deben ser estancos y tener un sistema eficaz de cierre. En caso de duda sobre la estanqueidad del sistema de cierre, la decisión del director técnico de la Copa de España de MiniVelocidad será definitiva.

Los tubos de aireación del depósito de carburante deben llevar una válvula de retención. La salida de los tubos de aireación debe hacerse en un recuperador apropiado, el cual debe tener una capacidad mínima de 250cc.

11. CHASIS

11.1 Especificaciones

Debe ser el original montado por el fabricante de la motocicleta autorizada, sin ningún tipo de modificación.

El chasis de la motocicleta ha de estar identificado con un número único (número de chasis) que estará grabado en la parte derecha a la altura de la pipeta de dirección.

La distancia entre ejes estará entre 100 y 115 cm.

Los laterales del chasis pueden protegerse con un recubrimiento en material compuesto de no más de 1,5 mm de grosor. Estas protecciones deberán tener la forma del chasis y dejar un espacio, como mínimo de 10 cm de largo por 5 cm de alto, en el lado derecho cerca del eje de la dirección, para poder pegar en el chasis la pegatina de verificación.

11.2 Dirección

Deberá haber un mínimo de 15º de movimiento de la dirección a cada lado del eje. Deberán fijarse unos topes para asegurar un espacio de un mínimo de 30 mm entre el manillar y el depósito, cuando el ángulo de giro esté en su punto máximo.

El amortiguador de dirección es libre, puede añadirse o remplazarse por un amortiguador accesorio.

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

11.3 Semimanillares / manetas

Los semimanillares pueden sustituirse, pero deben mantener la configuración original de la motocicleta autorizada. La anchura máxima total será de 70 cm. Deberán estar terminados en caucho o tapones sólidos para que en caso de caída no dañe la pista.

Las manetas y con sus cableados correspondientes son libres. La longitud de las manetas no puede ser superior a 200mm medidos desde el eje pivotante y terminadas en una esfera con un diámetro no inferior a 14 mm.

Las motocicletas deben estar equipadas con una protección en la maneta de freno para protegerla de una activación accidental en caso de colisión con otra motocicleta. Se podrán instalar elementos fabricados específicamente para esta función, o mancuernas de bicicletas, pero éstas terminarán en forma cerrada o con un tapón. En caso de duda sobre la eficacia del sistema, la decisión del director técnico de la Copa de España de MiniVelocidad será definitiva.

Las motocicletas deben estar equipadas, y en estado operativo, de un interruptor o botón rojo de pare del motor, ubicado en el semimanillar (que pueda ser alcanzado por la mano del piloto mientras esté apoyada en el puño)

En caso de duda sobre la ubicación correcta y su operatividad, la decisión del director técnico de la Copa de España de MiniVelocidad será definitiva.

11.4 Reposapiés

Las estriberas y sus mandos pueden ser reposicionados, pero sus soportes deben estar montados en los lugares originales del chasis.

Las estriberas deben montarse fijas o de tipo plegable, la cuales deben incorporar un dispositivo que las retorne a la posición normal.

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

Las estriberas no plegables (fijas) deben acabar en un tapón en aluminio, plástico, Teflón® o cualquier otro material equivalente, fijado de forma permanente. (Radio mínimo de 8mm). La superficie del tapón debe ser diseñada para alcanzar el área más amplia posible.

11.5 Basculante

Debe ser el original montado por el fabricante de la motocicleta autorizada, sin ningún tipo de modificación y construido en material férreo o aluminio.

Un protector de cadena (aleta de tiburón) debe fijarse de modo que impida que el piloto pueda introducir accidentalmente la mano, entre el recorrido de la cadena inferior y la corona posterior de la rueda. El protector de cadena debe estar sujeto de manera consistente no permitiéndose la sujeción del mismo con elementos plásticos tales como bridas o similar.

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

Unos soportes para el caballete de la rueda posterior pueden añadirse al basculante por medio de soldadura o fijados mediante pernos. Los soportes tienen que tener los bordes redondeados (de amplio radio). Los tornillos de fijación deben enrasarse. Un sistema de anclaje o puntos para mantener la pinza trasera en su sitio puede ser añadido al basculante.

Los laterales del basculante pueden protegerse con un vinilo o recubrimiento en material compuesto de no más de 1,5 mm de grosor. Estas protecciones deberán tener la forma del basculante.

11.6 Carenado

El carenado puede ser reemplazado por réplicas exactas de las partes originales producidas por el constructor de la motocicleta autorizada, pero deben mantener el aspecto exterior original. Solo se permiten las modificaciones indicadas en los siguientes puntos:

a) El uso de fibra de carbono o materiales compuestos de carbono no está permitido. Están autorizados refuerzos de Kevlar o carbono-Kevlar alrededor de los orificios, cogidas y/u otros puntos de tensión.

- b) La anchura máxima del carenado no debe superar los 40 cm. La anchura del asiento o la parte posterior de la motocicleta no será superior a 40 cm (incluido el tubo de escape si lo llevase por algún lado). La altura del asiento no podrá ser superior a 70 cm
- c) El carenado no debe extenderse más allá del borde frontal de la rueda delantera y una línea trazada verticalmente en el borde posterior del neumático trasero. La suspensión debe estar completamente extendida cuando se toma la medida.
- d) El borde de la cúpula y los bordes de todas las partes expuestas (vivos) deben estar redondeada por motivos de seguridad.
- e) Los anclajes del carenado son libres, pero el uso de titanio y el carbono están prohibidos.
- f) Cuando se mire lateralmente, debe ser posible ver el piloto, sentado en una posición normal, con la excepción de los antebrazos. Ningún material transparente puede utilizarse para eludir las anteriores reglas.
- g) El carenado inferior debe estar fabricado para contener, en caso de incidente en el motor, al menos la mitad de la totalidad del aceite del motor (mínimo 2 litros). Las aberturas de la parte inferior del carenado deben estar situadas al menos a 50mm por encima de la parte inferior del carenado.
- h) El carenado inferior podrá incluir un agujero de 25mm, situado en la parte delantera del mismo. Este agujero debe permanecer cerrado mediante un tapón en caso de pista seca y puede abrirse únicamente en caso de lluvia, según lo declare por el Director de Carrera.
- i) El uso del guardabarros delantero es obligatorio y sin modificaciones. El guardabarros trasero se puede retirar.
- j) No se autoriza la instalación de conductos adicionales de aire, entre el carenado y zona de carburador, sí en la motocicleta autorizada no están incorporados de serie.

11.7 Materiales y construcción

La utilización del titanio o carbono está prohibida, excepto el carbono en el silencioso del escape y los refuerzos internos del carenado.

13. PUÑO GIRATORIO DE GAS.

El conjunto acelerador con su cableado correspondiente es libre pero siempre de accionamiento mecánico.

El puño giratorio de gas debe volver a su punto muerto automáticamente siempre que no se accione.

14. FRENOS

Las bombas serán las montadas en la producción de serie.

La pinza de freno delantera será de 4 pistones o menos.

La pinza de freno trasera será de 4 pistones o menos.

Los discos de freno serán de 220 mm o menos, pero siempre de material férrico

Los latiguillos de freno son libres.

Las pastillas de freno son libres.

No se autoriza ningún conducto adicional de aire.

Sólo un único disco y una pinza de freno están permitidos en cada rueda.

15. SUSPENSIÓN

15.1 Horquilla delantera

Las horquillas serán las montadas en modelos de serie.

El diámetro máximo de la barra de horquilla será de 38 mm.

Las tijas de horquilla, pletina (s) superior (es), y cualquier puente de unión deben mantenerse igual a las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta autorizada y nunca serán mayor de 45 mm la superior y 48 mm en la inferior.

La precarga de muelle, reglajes de compresión y extensión están autorizados.

Las horquillas presurizadas están prohibidas.

El eje de la dirección debe permanecer en la posición original (tal y como esté en la motocicleta autorizada). La motocicleta no podrá tener casquillos para regular esta posición/orientación del eje de la dirección.

Solo se permiten las siguientes modificaciones:

- a) Las partes internas originales de las horquillas autorizadas pueden modificarse o cambiarse. Pueden instalarse equipos (kits) de amortiguación o válvulas provenientes del servicio postventa.
- b) Los retenes se pueden modificar, cambiar o retirar si la horquilla está completamente protegida.

15.2 Suspensión trasera

Serán las de serie. Se permite modificar la precarga, pero manteniendo los muelles originales. Se permite la modificación del aceite tanto en cantidad como en densidad.

Las suspensiones controladas electrónicamente no están permitidas.

16. RUEDAS

16.1 Llantas

Sólo están autorizadas las llantas de aluminio.

La manipulación de la llanta está prohibida, solo podrá pintarse y/o añadir los pesos necesarios para su contrapesado.

La válvula de llenado es libre.

Dimensiones obligatorias para las llantas son:

- a) Delantera **hasta 2.50"** x 10"
- b) Trasera **hasta 3.00"** x 10"

16.2 Neumáticos

~~Sólo los neumáticos procedentes del Suministrador Oficial se pueden usar.~~

Se prohíbe cualquier modificación o tratamiento (corte, rayado,...)

Queda terminantemente prohibido el uso de calentadores de neumáticos.

17. NÚMEROS Y FONDOS

Serán obligatorios tres dorsales por motocicleta, uno en la parte frontal y dos en los laterales uno a cada lado de la motocicleta.

El número delantero debe estar colocado en el centro del frontal del carenado o en el lado donde esté situada la torre de cronometraje oficial.

Los números laterales deberán situarse tanto a derecha como a izquierda de la motocicleta en una superficie plana. Podrán ir alojados tanto en el colín de la motocicleta como en el lateral del carenado o quilla. Estos deben de ser visibles con la motocicleta entre 60º y 90º.

- Dorsal Frontal

La altura mínima de la cifra o las cifras será de 100 mm

El espacio mínimo entre cifras si existe más de una será de 10mm.

El área de respeto para las cifras con respecto al borde del fondo, será como mínimo de 20 mm en todo el contorno del número.

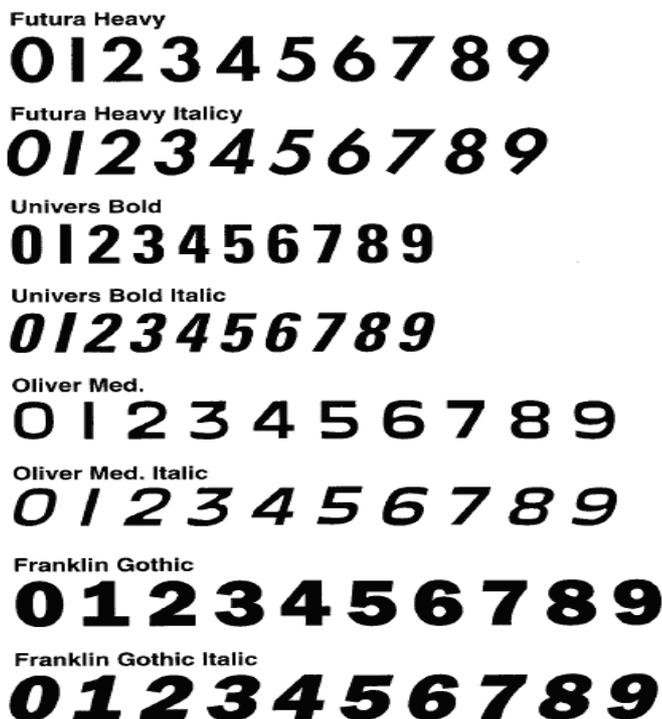
- Dorsales Laterales

La altura mínima de la cifra o las cifras será de 80 mm

El espacio mínimo entre cifras si existe más de una será de 10mm.

El área de respeto para las cifras con respecto al borde del fondo, será como mínimo de 15 mm en todo el contorno del número.

Todos los números han de mantener la tipografía normalizada FIM, que será:



Los dorsales serán de color plano y sólido, no estando permitidos interrupciones en el trazo del número, ni números solapados. No está permitido el uso de perfilados ni sombras. No está permitido el uso de más de dos cifras si la dirección de carrera no lo autoriza.

El color será lo más próximo a la carta Pantone especificado para la categoría. Los colores de los números y fondos serán:

Fondo	Número
Blanco	Negro

Para los participantes adscritos a una Copa de Promoción que participe en el evento (Cuna de Campeones, Liga Inter-escuelas, LEM, RACC, Dani Ricas Cup, etc..) los números y fondos serán los identificativos obligatorios en sus respectivos reglamentos.

En caso de disputa sobre la legibilidad del/los dorsales, la decisión del director técnico de la Copa de España de Mini Velocidad será definitiva.

18. GENERAL

18.1 Los siguientes elementos pueden ser modificados o reemplazados

- a) Se puede utilizar cualquier tipo de lubricante, líquido de freno o de suspensión, que se comercialice libremente.
- b) Juntas y materiales de empaque son de libre utilización, salvo las obligatorias especificadas en algunos de los artículos.
- c) Los cierres y/o tornillos de aluminio sólo pueden utilizarse en lugares no estructurales.
- d) Acabados de pintura y calcomanías de las superficies pintadas.

18.2 Instrucciones generales de seguridad

- a) Todos los tapones de orificios de llenado y vaciado de los fluidos del motor y caja de cambios deben de estar precintados con alambre.
- b) Todas las motocicletas deben estar provistas de un sistema de reciclaje cerrado. Los aspiradores de aceite deben estar conectados y vaciarse en la caja de aire o en un depósito adecuado con una capacidad mínima de 250c.c.
- c) No se admitirán emisiones directas a la atmósfera.

18.2.1 Luz trasera de seguridad

Las motocicletas podrán tener un piloto rojo en funcionamiento en la parte trasera del colín, para ser usada únicamente durante las carreras declaradas en mojado o en condiciones de baja visibilidad.

La luz trasera de seguridad debe cumplir con lo siguiente:

- a) La dirección de la luz debe ser paralela a la línea central de la motocicleta (dirección de marcha) y debe ser claramente visible desde detrás, al menos 15 grados desde la izquierda o derecha de la línea central de la motocicleta.
- b) Será fijada de manera segura en la parte final del asiento/carenado y aproximadamente en la línea central de la motocicleta, nunca encima del colín. En caso de disputa sobre la posición del montaje o la visibilidad de la luz trasera de seguridad, la decisión del director técnico de la Copa de España será definitiva.
- c) La potencia/luminosidad debe ser equivalente a 10-15W (incandescente) o 0,6-5W (led).
- d) La luz debe poder ser encendida y apagada por el piloto desde el cuadro de mandos.

- e) La alimentación de esta luz puede estar separada del resto del cableado y batería de la motocicleta.

18.3 Equipamiento(s) suplementario(s)

- La instalación de un sistema de transmisión de una señal entre el piloto y su equipo mediante infrarrojos (IR) por razones exclusivas de cronometraje está autorizada.
- La telemetría no está autorizada.
- Los sistemas de adquisición de datos están prohibidos.
- Los equipos de grabación de imágenes están totalmente prohibidos. Solo podrán utilizarse cuando la organización lo estime oportuno.

18.4 Motocicletas peligrosas

Si durante los entrenos o la carrera, un Comisario Técnico constata un defecto a una motocicleta y que este defecto podría constituir un peligro para el resto de pilotos, informará al Jurado. Es de su propia responsabilidad excluir la motocicleta de los entrenos o de la carrera.

Ninguna motocicleta saldrá a pista sin el carenado y sin precintos, llevará todos los componentes de seguridad.

18.5 Transponder

Todas las motocicletas deben tener correctamente instalado un transponder de cronometraje, del tipo correcto para la categoría. El transponder debe ser suministrado o aprobado por el Cronometraje Oficial y fijado a la motocicleta en la posición indicada por Cronometraje y aprobada por el Director Técnico de la Copa de España de Mini Velocidad será definitiva.

18.6 Equipamiento de los pilotos

- **Los corredores deben llevar un mono de cuero o material similar de una sola pieza (quedan prohibidos los monos de 2 piezas) con protecciones en rodillas, codos, hombros, etc.... Igualmente deben llevar guantes y botas de cuero o botines por encima del tobillo de material similar. Todos estos elementos deben estar en perfecto estado.**
- **Están prohibidos los materiales sintéticos.**
- **El uso de un protector de pecho y espalda es obligatorio y debe estar claramente marcado con las siguientes normas:**
 - a) **El protector de espalda debe cumplir con EN1621-2, CB ("respaldo central") o FB ("respaldo completo") Nivel 1 o 2.**
 - b) **El protector de pecho debe cumplir con prEN1621-3 o EN 14021**
- **Los corredores deben llevar un casco integral (normativa RFME/FIM) bien ajustado y sujeto correctamente.**
- **La decisión final en relación a la seguridad del equipamiento que verifique el piloto, la tendrá el delegado técnico de MiniVelocidad de la RFME.**
- **Las motocicletas o los pilotos solo podrán llevar equipos de grabación tanto de video como de cualquier otro tipo de datos, siempre que estén autorizados por la Organización.**

18.7 Verificación Final

- **Después de cada entrenamiento cronometrado y cada carrera podrán pasar verificación técnica cualquier motocicleta requerida por el delegado técnico de MiniVelocidad de la RFME.**



REGLAS TECNICAS MINIMOTOS 40 cc.

Versión:	Aplicada el:	Artículos modificados
0	27.02.2023	

INDICE

GENERALIDADES

01.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE MINIMOTOS 40 cc.

02.- MOTOR.

03.- CHASIS.

04.- MEDIDAS Y PESOS.

05.- MANILLAR.

06.- MANETAS.

07.- PUESTA EN MARCHA.

08.- EMBRAGUE.

09.- ADMISIÓN/CARBURADOR.

10.- BUJIA.

11.- ESCAPE.

12.- DIRECCIÓN.

13.- PUÑO DE GAS.

14.- DORSALES.

15.- PROTECTOR DE CADENA.

16.- NEUMÁTICOS Y LLANTAS.

17.- FRENOS.

18.- CARENADO.

19.- CARBURANTES.

20.- TELEMETRIA.

21.- TRANSPONDER DE CRONOMETRAJE.

22.- MOTOCICLETAS PELIGROSAS.

23.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS.

24.- VERIFICACIÓN FINAL.

GENERALIDADES

Las piezas originales de la motocicleta son las piezas de serie instaladas en la motocicleta durante su fabricación y tal y como se distribuye. A menos que se indique lo contrario, estas partes no pueden ser refabricadas, reacabadas, tratadas, recubiertas o modificadas de ninguna manera, salvo indicación expresa en el reglamento.

Las piezas entre diferentes modelos de las motocicletas se podrán usar siempre que sean iguales, no requiera una modificación estructural de la moto y/o pieza.

Los comisarios técnicos podrán requisar provisionalmente aquel equipamiento del piloto que no pase las verificaciones de seguridad, quedando en depósito hasta el final de la última manga de la categoría, se redactará un documento en el que se especificará su defecto, siendo entregado a su tutor y este será devuelto al comisario técnico para su devolución del material requisado.

La sanción por no cumplir con el reglamento técnico, es la desclasificación.

Las motos se dejarán en el parque cerrado (obligatoriamente) posterior a un crono o carrera, con un caballete que las mantenga en pie por si solas.

Las motocicletas destinadas a la Copa de España de Minivelocidad de la categoría MiniMotos 40 cc. se basan en las motocicletas de producciones recientes o actuales y disponibles en el mercado a través de las redes de ventas habituales de fabricantes y autorizadas por éste para su participación en la Copa de España de Minivelocidad.

El Delegado Técnico de MiniVelocidad de la RFME podrá solicitar en cualquier momento la inspección y/o desmontaje de cualquiera de los elementos de la motocicleta que considere oportuno.

01.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE MINIMOTOS 40 cc.

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

Estos Reglamentos están destinados a autorizar diferentes modificaciones en la motocicleta autorizada únicamente en bien de la seguridad, de una reducción de costes (para la competición) y de una limitación de potencia.

1. La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de las MiniMotos deben (salvo indicación contraria) ser conformes a la forma homologada (originalmente producida por el constructor).
2. Sólo se admitirá la verificación de una sola motocicleta por piloto y clase.
3. No se autoriza el intercambio de motocicletas entre pilotos.
4. 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.

02.- MOTOR.

- Motor mono-marcha, monocilíndrico de 2 tiempos, con un cubicaje máximo de 40cc. con unas cotas de diámetro por carrera de 36x39mm., una relación de compresión de 14:1 y equipado con un encendido electrónico con carga inductiva, con todos los componentes como los homologados por el fabricante, excepto el piñón de salida, la cadena y la corona, que pueden ser substituidos de la industria auxiliar por los homologados por la RFME.
- Refrigeración por aire.
 - **La potencia de estos motores se fija como máximo en 5,5 cv, sin tolerancia no obstante, se hará un control de potencia en banco en la primera prueba de la Copa de España, antes de las sesiones cronometradas de la primera prueba. ESTA POTENCIA PODRA SER MODIFICADA POR EL DIRECTOR TECNICO DE MINIVELOCIDAD DE LA RFME EN ESA PRIMERA CARRERA PARA TODA LA TEMPORADA.**
 - **Si la potencia excediese de la autorizada, se sancionará de la siguiente manera:**

	Entrenos	Carreras
0,1 a 0,2 cv	+1" a todas las vueltas	1" por el número de vueltas de carrera
> 0,2 a 0,3 cv	+2" a todas las vueltas	2" por el número de vueltas de carrera
> 0,3 cv	Eliminación de tiempos	Desclasificación

03.- CHASIS.

- Original pre fundido con doble viga de aluminio sin ninguna modificación.

04.- MEDIDAS Y PESOS.

- Deben tener unas medidas máximas de:

Longitud	945mm.
Anchura carenado	240mm.
Altura del asiento	385mm.

- El peso mínimo admitido de la motocicleta es de 18 kg. sin lastre y sin combustible
- El peso mínimo admitido para el conjunto de motocicleta y piloto será de 49 kg. siempre y cuando no tenga que llevar más de 2 kg. de lastre.
- Se aplicará para todas una tolerancia de +0,5 kg.
- Por tanto, el peso mínimo para la motocicleta sin gasolina y en vacío o después de la carrera para estos pilotos nunca deberá ser inferior a 20 kg.
- Una primera infracción de hasta 1 kg, será penalizada con una advertencia, en caso de ser más de 1 kg o siguientes infracciones, se aplicará de la siguiente forma:

	Entrenos	Carreras
1 a 3 kg	+1" a todas las vueltas x nº de kg	1" por el número de vueltas de carrera x nº de kg
> 3 a 5 kg	+2" a todas las vueltas x nº de kg	2" por el número de vueltas de carrera x nº de kg
> 5 kg	Eliminación de tiempos	Desclasificación

- Desde 49,5 hasta 51 kg. el embrague actuará como máximo a 4.000 rpm. con muelles negros.
- Desde 51 hasta 55 kg. el embrague actuará como máximo a 4.500 rpm. con muelles negros.
- Desde 55 hasta 60 kg. el embrague actuará como máximo a 5.000 rpm. con muelles negros.
- Desde 60 hasta 65 kg. el embrague actuará como máximo a 5.500 rpm con muelles negros.
- El uso de lastre está permitido para alcanzar el peso mínimo.
- El uso de lastre debe ser declarado al Verificador Técnico del Copa durante las verificaciones preliminares.

05.- MANILLAR.

- Las extremidades del manillar deben 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 funcionamiento.

06.- MANETAS.

- Las manetas de frenado deben terminar en una esfera de 12mm. de diámetro mínimo.
- Las manetas pueden estar allanados, pero deberán tener los bordes redondeados y la parte allanada tendrá un espesor mínimo de 14mm.
- Las manetas de freno deben estar en perfecto estado de eficacia y funcionamiento.

07.- PUESTA EN MARCHA.

- Con tirador auto-retráctil.
- Es obligatorio contar con el dispositivo de arranque, en perfecto estado de uso. Es obligatorio contar con el dispositivo de arranque, en perfecto estado de uso.
- Es obligatorio contar con el dispositivo de pare, en perfecto estado de uso.

08.- EMBRAGUE.

- Centrífugo automático en seco homologado por el fabricante o el homologado por BMR.
- **Está totalmente prohibido el aligeramiento del embrague.**
- **Los muelles de embrague admitidos son los negros homologados por el fabricante y por BMR, con un grosor máximo de 1.7 mm. No se podrá manipular el número de vueltas del muelle, que serán 7 ¾ vueltas.**

09.- ADMISIÓN/CARBURADOR.

- El carburador debe ser el homologado **de serie**.
- El tipo de admisión debe ser la original homologada por el fabricante.
- **La lámina será la de color azul de 0.3 mm de grosor.**
- **Prohibido manipular la caja de filtros.**

10.- BUJIA.

- Las bujías **serán de libre elección.**

11.- ESCAPE.

- Deberá ser el modelo homologado por la marca, **estando prohibido su cambio y/o modificación.**
- **Todos los componentes deberán estar perfectamente acoplados entre sí.**
- **El escape no podrá sobresalir del colín de la moto.**
- Deberá cumplir la normativa vigente respecto al nivel sonoro (102dB.)
- Durante el control de nivel sonoro, toda motocicleta no prevista de un punto muerto en la caja de velocidades, deberá ser situada sobre un soporte que le permita alcanzar las revoluciones necesarias para su medición.
- Los límites de nivel sonoro serán medidos a 7.000 RPM.
- Por razones de seguridad, los bordes de la salida del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes.
- En caso de reparación, está deberá ser verificada por el Equipo Técnico de la Copa.

12.- DIRECCIÓN.

- Estará prevista de sus correspondientes topes de final de recorrido.

13.- PUÑO DE GAS.

- El puño de gas debe ser el original homologado por el fabricante, debiendo regresar al punto inicial cuando se suelte.
- El puño del acelerador deberá cerrar la compuerta del carburador siempre que el conductor no lo accione.

14.- DORSALES.

- En cada motocicleta se colocarán 3 dorsales. El delantero debe estar colocado en el centro del frontal del carenado o ligeramente ladeado en el caso que la toma de aire esté en el centro del frontal del carenado. En este caso el número estará en el lado en el que esté situado el cronometraje oficial.
- Las placas laterales deberán estar colocadas a derecha e izquierda del colín.
- Alternativamente se puede colocar un solo número en el colín con la parte superior del número hacia el piloto.
- En los carenados/colines de color coincidente con el del fondo del dorsal, habrá un ribete en color contrario de una anchura mínima de 6mm. alrededor del fondo.

Para los participantes no adscritos a una Promoción, los números y fondos serán:

FONDO NÚMERO	BLANCO
	NEGRO

Para los participantes adscritos a una Promoción (Cuna de Campeones, Liga Interescuelas, LEM, RACC, CUP Dani Rivas, etc.), los números y fondos serán los identificativos obligatorios en sus respectivos Reglamentos.

En caso de discusión sobre la legibilidad de los números, la decisión del Comisario Técnico será decisiva.

15.- PROTECTOR DE CADENA.

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

16.- NEUMÁTICOS Y LLANTAS.

- ~~Los neumáticos deberán ser los especificados en el ANEXO NEUMÁTICOS;~~
- Las llantas serán las homologadas **de 6,5"**
- Queda terminantemente prohibido el uso de calentadores de neumáticos.

17.- FRENOS.

- Serán los frenos mecánicos homologados por el fabricante, siempre con unas medidas máximas de disco:

Freno anterior de disco de 122 mm.

Freno posterior de disco de 122 mm.

Las pastillas de freno pueden sustituirse por las homologadas **por la RFME de la industria auxiliar.**

Se admiten los discos flotantes homologados. (Todos pasaran verificación de los técnicos RFME)

Los discos de freno delantero y trasero pueden sustituirse por la marcha homologada **por la RFME de la industria auxiliar.**

Las motocicletas deberán estar equipadas con al menos un freno en cada rueda, que funcione separadamente.

- Un protector de disco es obligatorio en ambas ruedas.

18.- CARENADO.

- Es obligatorio el montaje del guardabarros delantero y trasero.
- El carenado será el original o en su defecto deberá mantener la apariencia de los originalmente producidos por el fabricante para la Minimoto homologada.
- El carenado puede reemplazarse por contratipos accesorios a las piezas de origen.
- El tamaño y las dimensiones deben ser los mismos de los accesorios originales sin ningún añadido o eliminación de los elementos diseñados.
- Todas las Minimotos deberán llevar carenado completo con quilla, o en su defecto semicarenado con quilla, según el modelo original homologado. Solo se permitirá la manipulación de los mismos para acoplar piezas especiales (escape, etc.)
- La cúpula puede reemplazarse únicamente por un material transparente.
- El guardabarros debe ser igual a los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada. Puede reemplazarse por contratipos accesorios a las piezas originales. Así mismo, puede desplazarse para aumentar el espacio libre del neumático.
- Todos los bordes expuestos (vivos) deben redondearse.

19.- CARBURANTES.

- Solo se autoriza la utilización de carburante normal sin plomo con una tasa de plomo máxima de 0,0005g/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).
- El depósito puede contener un máximo de 1,8 litros de carburante.
- **El interior del depósito, es obligatorio que esté "completamente lleno" de material retardante tipo mousse, preferentemente Explosafe o similar.**

20.- TELEMETRIA.

- No se puede transmitir ningún tipo de información a/o desde una motocicleta en movimiento.
- 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.

21.- TRANSPONDER DE CRONOMETRAJE.

- El transponder de cronometraje deberá estar colocado en la motocicleta en la posición, lugar y orientación indicada por el Oficial de Cronometraje que entregue el mismo.
- La sujeción del soporte del transponder, que es obligatorio, debe ser efectiva con bridas; la sujeción con velcro o cinta adhesiva únicamente no está autorizada.
- Debe colocarse el pasador o grupilla para la sujeción del transponder al soporte.
- No está autorizada ninguna manipulación del transponder.
- El Comisario Técnico verificará la correcta ubicación del mismo y no dará el visto bueno a las motocicletas que no lleven una fijación correcta del transponder y su soporte.

22.- MOTOCICLETAS PELIGROSAS.

- Si durante los entrenamientos o la carrera, un Comisario Técnico constata un defecto a una motocicleta y que este defecto podría constituir un peligro para el resto de pilotos, informará al Jurado. Es de su propia responsabilidad excluir la motocicleta de los entrenos o de la carrera.
- **Ninguna motocicleta saldrá a pista sin encarenado, llevará todos los Componentes de Seguridad.**
- **Prohibido levantar la rueda trasera para acelerar la moto y calentar neumático sobre el suelo en la parrilla de salida.**
- **Se permite remar con los pies en la salida siempre que el piloto este sentado en el asiento de la moto.**

23.- LUZ TRASERA DE SEGURIDAD

Las motocicletas podrán tener un piloto rojo en funcionamiento en la parte trasera del colín, para ser usada únicamente durante las carreras declaradas en mojado o en condiciones de baja visibilidad.

24.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS.

- Los corredores deben llevar un mono de cuero o material similar de una sola pieza (quedan prohibidos los monos de 2 piezas) con protecciones en rodillas, codos, hombros, etc.... Igualmente deben llevar guantes y botas de cuero o botines por encima del tobillo de material similar. Todos estos elementos deben estar en perfecto estado.
- Están prohibidos los materiales sintéticos.
- El uso de un protector de pecho y espalda es obligatorio y debe estar claramente marcado con las siguientes normas:
 - a) El protector de espalda debe cumplir con EN1621-2, CB ("respaldo central") o FB ("respaldo completo") Nivel 1 o 2.
 - b) El protector de pecho debe cumplir con prEN1621-3 o EN 14021
- Los corredores deben llevar un casco integral (normativa RFME/FIM) bien ajustado y sujeto correctamente.
- La decisión final en relación a la seguridad del equipamiento que verifique el piloto, la tendrá el Delegado Técnico de MiniVelocidad de la RFME.
- **NO está autorizado ningún equipo de grabación.**

25.- VERIFICACIÓN FINAL.

- Después de cada entrenamiento cronometrado y cada carrera **podrán pasar verificación técnica cualquier motocicleta requerida por el Comisario Técnico de la Copa.**