

# REGLAMENTO TÉCNICO 2024

## CLÁSICAS– VINTAGE 2T

### 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 2024**

### 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 .

**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. 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 conxionado 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 la tija**, 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 semimanillar 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 ignífugo 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.**

**Corresponde al jurado de la prueba y a la Comisión Delegada de la FGM la  
interpretación de este reglamento.**

# REGLAMENTO TECNICO 2024

## SUPERSERIES 500cc y 650cc

### **Artículo 1 - REGLAMENTO TECNICO:**

#### **1.1 Categoría SUPERSERIES 500cc**

-Cilindrada: Desde 350 c.c. hasta 500 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 **Categoría SUPERSERIES 650cc**

-Cilindrada: Desde **501 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.

### 1.3 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.



# REGLAMENTO TÉCNICO 2024

## CLÁSICAS- VINTAGE 4T

### 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 2024**

### 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.

**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 semimanillar 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 ignífugo 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, llevará una válvula que permita tener el depósito sin presión pero que evite la salida de combustible.
- **Todas las motos llevarán 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 acabarán 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.**

**Corresponde la interpretación de este reglamento al jurado de la prueba y a la comisión delegada de la FGM.**

# **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 2024, 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:**

**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 circuitos 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 obrigaçión de levar como mínimo dúas ambulancias co seu persoal sanitario, así como un médico preferiblemente traumatólogo, que deberán estar presentes no circuito antes de empezar os adestramentos cronometrados do domingo.

### **Artigo 4 – INSCRICIÓNS:**

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 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 - 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 retirarase 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 sancionado 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 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 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/ 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 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:

- Non franquease a liña de chegada nos cinco minutos que seguen á chegada do vencedor,
- 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: 1°- 25 / 2°- 20 / 3°- 16 / 4°- 13 / 5°- 11 / 6°- 10 / 7°- 9 / 8°- 8 / 9°- 7 / 10°- 6 / 11°- 5 / 12°- 4 / 13°- 3 / 14°- 2 / 15°- 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.

1° - Trofeo e Diploma.

2° - Trofeo e Diploma.

3° - 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 permítense a verificación dunha soa motocicleta. Está prohibido o intercambio de motocicletas entre pilotos.
- Toda motocicleta que tomase parte nunha Carreira poderá 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.

### **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.
- Aceso 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 lamiá 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.
- Aceso 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 permítese 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 obriga 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**

## **SM65-85 - REGULAMENTO**

### **Artigo 1 - TITULO E XENERALIDADES**

A FGM convoca para este ano o Campionato Galego Velocidade (CGV) das Categorias da clase SM 65/85 ROAD, 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-65 ROAD
- SM-85 ROAD

### **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.

As idades de participación son:

- SM-65 ROAD: Pilotos con idade mínima de 8 anos e máxima de 11 anos, ou que cumpran os 12 durante o ano 2024
- SM-85 ROAD: Pilotos con idade mínima de 10 anos e máxima de 14 anos, ou que cumpran os 15 durante o ano 2024.

### **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 En 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 obrigaón 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 10 min. Se os adestramentos fanse separados, a sesión será 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 15 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 retirarse 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 Conduto 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 pendentos, 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 – COMPETICIÓN**

As competicións puntuables para a Campionato Galego de SM 65/85 ROAD 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 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 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 a este artigo poderá ser sancionado coa EXCLUSIÓN.

### **Artigo 14 - SINAIS OFICIAIS**

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



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 balizada.

### **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, a) 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: 1°- 25 / 2°- 20 / 3°- 16 / 4°- 13 / 5°- 11 / 6°- 10 / 7°- 9 / 8°- 8 / 9°- 7 / 10°- 6 / 11°- 5 / 12°- 4 / 13°- 3 / 14°- 2 / 15°- 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 das dúas 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 con as 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 motocicletas destas clases baséanse en motocicletas de producións recentes ou actuais e dispoñibles no mercado a través das redes de vendas habituais do fabricante e homologadas por este para a súa participación en Campionato Galego de SM 65/85. As competicións de SM 85/65 estarán abertas a motocicletas:

- SM-65 ROAD -Superiores a 60cc. ata 65cc. (Motores de 2 tempos)
- SM-85 ROAD -Superiores a 80cc. ata 85cc. (Motores de 2 tempos)

#### 21.1.- Motor / Caixa de Velocidades

- Motor monocilíndrico de 2 tempos, cunha cubicaxe segundo Sub-Categorías (ver Punto 3 deste documento)
- Motor orixinal homologado polo fabricante, autorízase o pulido, alixeirado e equilibrado das pezas do mesmo.
- A condición de que se efectúen sobre a base orixinal.
- A culata e o cilindro serán de libre preparación.
- O cegoñal será de libre preparación.
- A biela e o pistón serán libres.



- A caixa de cambios debe ser a orixinal homologada polo fabricante sen ningún tipo de modificación.
- O cambio debe ser mecánico, sen ningún tipo de axuda eléctrica ó electrónica.
- Os coxinetes e reténs serán libres.

#### 21.2.- Chasis

- Debe ser o orixinal sen ningún tipo de modificación.

#### 21.3.- Xeometría

- Debe ser a orixinal, non se permite ningunha modificación.

#### 21.4.- Pinza dianteira

- As pinzas serán de libre preparación

#### 21.5.- Brazo de suspensión posterior (Brazo Oscilante)

- O brazo de suspensión posterior debe ser o orixinal do fabricante.
- Un protector de cadea debe fixarse de modo que impida que a perna/o pé do piloto se meta entre o percorrido inferior da cadea e a coroa posterior da roda
- Calquera articulación do brazo de suspensión posterior debe manterse igual ao orixinalmente producido polo fabricante para a motocicleta homologada.
- O tamaño da bieleta do amortiguador pódese modificar.

#### 21.6.- Dirección

- Estará provista dos seus correspondentes topes de final de percorrido.
- Autorízase a montaxe dun amortiguador de dirección.
- O amortiguador de dirección non pode actuar como dispositivo que limita o ángulo de xiro.

#### 21.7.- Amortiguador posterior

- O/os amortiguador/é posteriores será/n libre/s.
- Os apoios e os puntos de fixación deben ser os orixinais homologados polo fabricante e sen ningún tipo de modificación.

#### 21.8.- Freos

- As bombas de freo, tanto a dianteira como a traseira, serán de libre preparación.
- As pinzas de freo (dianteira e traseira) serán de libre preparación.
- Os discos de freo serán libres, pero sempre de material férrico (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.

#### 21.9.- Lámias Libres.

- Nos eixos ou pasadores dianteiro e traseiro das rodas está prohibida a utilización de aliaxes lixeiras. • Pódense modificar o piñón de saída de caixa, a coroa da roda traseira, o paso de cadea e as súas medidas.

#### 21.10.- Pneumáticos

- Os pneumáticos serán libres, tanto na súa marca como no seu composto.
- 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.

#### 21.11.- Depósito de carburante

- Os tapóns de carburante deben ser estancos e ter un sistema eficaz de peche.
- 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, aconséllase que o depósito estea recheo dunha espuma de material retardante (mousse Explosafe). Este punto será obrigatorio nos depósitos metálicos.

#### 21.12.- Admisión



- O tipo de admisión debe ser a orixinal homologada polo fabricante
- Autorízase a substitución do elemento filtrante por outro similar ao homologado.
- A caixa de láminas será de libre elección.
- As láminas son de libre elección.
- A toma de admisión será libre.

#### 21.13.- Alimentación de carburante

- O sistema de alimentación debe ser o orixinal homologado polo fabricante.
- O carburador debe ser o orixinal homologado polo fabricante.
- Os chiclés e os seus reglajes serán de libre manipulación.

#### 21.14.- Embrague

- O tipo de embrague (en baño de aceite ou en seco) e o seu mando (por cable ou hidráulico) deben ser os orixinais da motocicleta homologada.
- Os discos de embrague son de libre elección.
- Os peiraos de embrague serán de libre elección.
- O emprego de sistemas de axuda electromecánica ou electrohidráulica está prohibido.

#### 21.15.- Puño xiratorio 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.

#### 21.16.- Repousapés

- Os repousapés son libres. A montaxe será de maneira abatible e deberán incluír un dispositivo que os devolva automaticamente á posición normal.
- Autorízase o variado da posición dos estribos.

#### 21.17.- Guiador

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

#### 21.18.- 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, sempre que sexan de tipo MX ou Enduro; en ningunha ocasión os metálicos derivados de velocidade.

#### 21.19.- Gardalamas

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

#### 21.20.- 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.

#### 21.21.- Instalación Eléctrica

- A instalación eléctrica será de libre configuración.

#### 21.22.- Radiador



- O sistema de refrixeración será o orixinal.
- Os manguitos poderanse substituír por outros non orixinais.
- Só está permitido o uso de auga ou auga mesturada con alcol etílico.

#### 21.23.- Acendido

- O aceso será libre.
- A buxía será libre.

#### 21.24.- Posta en marcha

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

#### 21.25.- Titanio e Aliaxe lixeira

- A utilización do titanio está prohibida.

#### 21.26.- 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.

#### 21.27.- 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 conducción. Os números e fondos serán:

CATEGORÍA DORSAL / FONDO

SM-65 ROAD BRANCO / NEGRO

SM-85 ROAD NEGRO / BLANCO

- Só se poderá reservar dorsal unha vez feita a inscrición na web por orde de chegada.
- Tanto os dorsais como os fondos serán de material mate anti-reflector, e os dorsais estarán realizados con trazos rectos.
- A publicidade na placa porta números colocarse como mínimo a 5 cm ao redor do número, sempre deixando este libre e ben visible.
- No caso de discusión referente á lexibilidade dos números, a decisión do Comisario Técnico será final.

#### 21.28.- 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).

#### 21.29.- Estética

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

#### 21.30.- 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 sobrantes 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 baleirou no momento de comezar os adestramentos e a carreira.
- O sistema de refrixeración irá provisto exclusivamente de auga, os anticonxelantes e demais aditivos quedan totalmente prohibidos.
- É obrigatorio a montaxe dun botón cortacorrente 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.



- 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.
- Eliminaranse das motocicletas que o leven de serie: claxon, lucos, caballetes, espellos, intermitentes, repousapés pasaxeiro, matricula, etc.
- En caso de néboa, choiva ou escasa visibilidade, deberase colocar un piloto vermello (led luminoso alimentado a pilas, fixo ou intermitente,) na parte traseira da motocicleta.
- Non están autorizadas as cámaras "on board" nas motocicletas. As motocicletas só poderán levar equipos de gravación, tanto de vídeo como de calquera outro tipo de datos, sempre que estean autorizados pola organización.
- 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 ó 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.
- É recomendable a utilización de protector de costas A decisión final, en relación á seguridade do equipamento que verifique o piloto, teraa o Comisario Técnico.
- Non están autorizadas as cámaras "on board" nos pilotos, casco, etc.... Os pilotos só poderán levar equipos de gravación, tanto de vídeo como de calquera outro tipo de datos, sempre que estean autorizados pola organización.
- Queda expresamente prohibido calquera indumentaria encima do mono de protección, a excepción do mono de plástico transparente para a auga en caso de choiva e do que provea o organizador (como chalecos con dorsais e publicidade do evento se fose o caso), ou aquela peza que superposta ao mono quede cinguida a este, e previa autorización do Xurado da Proba.

### **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 TECNICO MINI GP 160 / 190-** **2024**

Motocicletas admitidas con motor 160 cc / 190 cc ( Desde 2020)

- El desarrollo es libre.
- La carburación será única sin posibilidad de alterarla. El carburador deberá de contar con todos sus elementos originales (no se permite ninguna trompeta adicional).
- La gasolina será según reglamentación RFME.
- Neumáticos , serán de libre elección.
- Según normativa de RFME no se permite el uso de calentadores.
- CDI se utiliza modelo con limitador RPM que es el modelo para todas las competiciones RFME.
- Suspensiones originales, tanto Horquilla como Amortiguador. Se permiten modificaciones interiores.
- El nivel aceite de motor debe estar siempre dentro de los límites. y claramente por encima de la marca del mínimo.
- Adquisición de datos sólo está admitida la utilización de Mychron o similar.

- Embrague: Solo Está permitida la utilización del embrague original.
- Quick Shifter: Está permitido el uso de “quickshifter”
- Palanca cambio: Está permitido el uso tanto de palanca directa como de palanca con reenvío.
- Amortiguador de dirección: Está permitido el uso de amortiguador de dirección.
- Luz de lluvia: Es obligatorio llevar la luz de lluvia instalada en la motocicleta.
- La motocicleta debe encontrarse en perfecto estado de funcionamiento y conservación.
- El incumplimiento de alguna de estas normas conllevará una penalización impuesta por la FGM

## **COPA GALEGA VELOCIDADE SCOOTER**

### **REGLAMENTO**

#### Artículo 1 - TITULO Y GENERALIDADES:

La FGM convoca para el año 2024 el Copa Galega de Scooter, que se regirá por su propio Reglamento Deportivo, 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:

- Scooter PRO y Scooter

En todas las pruebas correrán juntos y clasificarán separados

#### Artículo 3 – INSCRIPCIONES:

Las inscripciones y el pago de derechos correspondiente deberán efectuarse a través de la zona privada de la FGM

#### Artículo 4 – PILOTOS:

Podrán puntuar en esta copa los pilotos que estén en posesión de Licencia Gallega o Homologada.

#### Artículo 5 – PUNTUACIONES:

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

1° - 25 puntos / 6° - 10 puntos / 11° - 5 puntos

2° - 20 " / 7° - 9 " / 12° - 4 "

3° - 16 " / 8° - 8 " / 13° - 3 "

4° - 13 " / 9° - 7 " / 14° - 2 "

5° - 11 " / 10° - 6 " / 15° - 1 "

Los casos de empate en la clasificación final de la Copa 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 el 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 la que hayan participado conjuntamente. De no coincidir en ninguna carrera, será determinante el resultado de la última prueba en la que alguno de los pilotos haya participado.

Los pilotos con licencia homologada de otras regiones puntuarán para el Campeonato Gallego.

#### Artículo 6 - RECLAMACIONES

Media hora como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de la Competición o a los Comisarios Deportivos, acompañando a cada reclamación un depósito de 100,00 €, y haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de Licencia, el número de Salida y el motivo de la reclamación. Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de 800,00 €.

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

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

En el caso de que el análisis de carburante de la razón al reclamado, la parte perdedora deberá pagar los gastos de todos los controles efectuados, deduciendo de estos gastos el importe de 700,00 € que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de la reclamación.

#### Artículo 7- PREMIOS POR CARRERA Y TROFEOS

##### 19.1 Por carrera

No habrá premios en metálico para las pruebas puntuables. Se entregarán trofeos a los tres primeros de la clasificación general por categoría.

##### 19.2 Por clasificación general en el final de la Copa y por categoría.

1º - Trofeo y Diploma

2º - Trofeo y Diploma

3º - Trofeo y Diploma

- El campeón de la categoría Scooter no puede volver a competir en esta categoría y debe subir a PRO los años sucesivos

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

#### Artículo 8 - 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 tomado parte en una carrera podrá ser verificada de acuerdo con las normas establecidas.

A criterio del jurado podrán pasar a parque cerrado para verificación final las motocicletas que éstos estimen oportuno, o toda motocicleta que tome parte en una Carrera, a instancias del Director de Carrera, Comisario

## REGLAMENTO TECNICO

### SCOOTER:

1. Chasis: Original, se permite reforzar.
2. Motor: 2 Tiempos hasta 70 c.c. (margen + 1c.c.) preparación libre
3. Motor 2 Tiempos hasta 100c.c. (margen + 1c.c.) libre de preparación.
4. Encendido libre elección.
5. Cáster libre elección.
6. Carburación: libre elección
7. Sistema de frenado: libre.
8. Sistema de enfriamiento: libre mientras no afecte a la estética original. Se puede cambiar o sustituir el radiador.
9. Sistema de escape y nivel de sonido: tubo de escape libre, con silencioso. No sobresalir más de 10 cm de la parte trasera del scooter.
10. Neumáticos: marca y modelo libre,
11. Neumáticos: máximo 13 pulgadas.
12. Transmisión: libre por correa y al final por los engranajes.
13. Suspensión libre obligatoria.
14. Exterior carenado: original o similares a los originales, sólo se permite la eliminación
15. de las luces y el intermitente de origen.
16. Los estribos serán plegables.
17. Defensas: obligatorios libres.
18. Deben retirar todos los faros, caballetes, patas de cabra y espejos
19. Obligatorio instalar recogedor de líquidos para todos los sobrantes.
20. Manetas de freno en perfecto estado con bola en su extremo.
21. Está prohibido usar anticongelante o similar. Solo se permite agua como refrigerante.
22. Obligatorio pulsador o interruptor de paro.
23. Placas porta números una delante y una a cada lado. El color del fondo y el número debe elegir dos colores que sean visibles y contrastados. LOS DORSALES SERAN DE DOS CIFRAS COMO MÁXIMO
24. Queda totalmente prohibido el uso de aditivos, solo se puede utilizar combustible de 98 octanos, sin plomo y de venta comercial.

### Artículo 2 - INDUMENTARIA

Los participantes irán provistos de mono de cuero con protecciones en rodillas, codos y hombros, casco integral , botas guantes, etc.

### Artículo 3- MEDIO AMBIENTE

1. Cada piloto tiene la obligación de no dejar basura, aceites, neumáticos u otros desperdicios en la zona que han utilizado durante la prueba.
2. Las motocicletas sólo se podrán lavar en los lugares autorizados y creados a tal efecto por el organizador.
3. Los residuos, aceite, basura, etc., serán depositados en contenedores ó depósitos correspondientes, colocados a tal efecto en lugares determinados por el organizador.
4. El no cumplimiento de estas normas puede conllevar una sanción económica ó incluso la EXCLUSIÓN de la prueba del piloto responsable.

Corresponde al jurado de la prueba y a la Comisión Delegada de la FGM la interpretación de este reglamento