



## **SuperMotard 2011** **Reglamento Deportivo y Técnico**

Copa de Catalunya de Supermotard **SMElite** (SM1-SM2)  
Copa de Catalunya de Supermotard **SM3** (SM3-SM30-SM40)  
Copa de Catalunya de Supermotard **SMPromo** (SM65-SM85-SM100)  
Copa de Catalunya de Supermotard **SMROAD**

## INDICE

- 038.1 TITULO Y GENERALIDADES
  - 038.1.1 Normas R.F.M.E. para los Organizadores
- 038.2 CLASES
  - 038.2.1 Sub-Categorías
  - 038.2.2 Competiciones Suplementarias
- 038.3 CIRCUITOS
  - 038.3.1 Especificaciones del Circuito
  - 038.3.2 Seguridad
  - 038.3.3 Parque de Corredores
  - 038.3.4 Parrilla de Salida
  - 038.3.5 Inspección
- 038.4 OFICIALES
  - 038.4.1 Jurado. Su composición
  - 038.4.2 Presidente del Jurado
  - 038.4.3 Director de la Competición
- 038.5 PILOTOS
  - 038.5.1 Licencias
  - 038.5.2 Participación
  - 038.5.3 Inscripciones
  - 038.5.4 Números de Dorsal
- 038.6 ENTRENAMIENTOS
  - 038.6.1 Entrenamientos
  - 038.6.2 Orden de la parrilla de salida en la Competición
  - 038.6.3 Entrenamientos libres
  - 038.6.4 Briefing
- 038.7 DÍA DE LA COMPETICIÓN -Carreras-
  - 038.7.1 Zona de Pre-Parque o Pit Lane
  - 038.7.2 Procedimiento de salida
  - 038.7.3 Adelantamiento en la salida
  - 038.7.4 Medios de propulsión
  - 038.7.5 Conducta durante la carrera
  - 038.7.6 Cambio de motocicleta
  - 038.7.7 Control de ruido después de una manga.
- 038.8 COMPETICIONES
- 038.9 DETENCIÓN DE UNA MANGA
- 038.10 ASISTENCIA EXTERIOR
- 038.11 SEÑALES OFICIALES
- 038.12 CRUCE DE LA LINEA DE CRONOMETRAJE (META)
- 038.13 CRONOMETRAJE Y CONTROL DE PASOS
- 038.14 RESULTADOS
- 038.15 PUNTOS
- 038.16 RECLAMACIONES
  - 038.16.1 Recurso de apelación
- 038.17 PREMIOS Y TROFEOS
- 038.18 VERIFICACIONES TÉCNICAS

### **038.1 TITULO Y GENERALIDADES**

La F.C.M. convoca para el presente año el Copa Catalana de Supermotard, que se regirá por su propio Reglamento Deportivo, por el de la F.I.M. 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, pudiendo participar en la misma los pilotos con las licencias que se mencionan, estando dotada de los Trofeos que se indican.

#### **038.1.1 Normas FCM para los Organizadores**

El Organizador de las competiciones puntuables debe cumplir las Normas Generales de la FCM obligatorias estipuladas para dicho campeonato.

### **038.2 CLASES**

SMElite  
SM3  
SMPromo  
SMRoad

#### **038.2.1 Sub-Categorías**

SMElite Consta de SM1 y SM2.  
SM3 Consta de SM3, SM30 y SM40  
SMPromo Consta de SM65, SM85 y SM100  
SMRoad es categoría única

#### **038.2.2 Competiciones Suplementarias**

El programa de una Competición puntuable para el Copa Catalana, puede comprender, entre otras, competiciones suplementarias nacionales.

### **038.3 CIRCUITOS**

Las manifestaciones del Copa Catalana de Supermotard deberán estar organizadas en circuitos que previamente hayan sido inspeccionados y aprobados por la F.C.M.

#### **038.3.1 Especificaciones del Circuito**

Un circuito de supermotard se realizará sobre una superficie mixta de aproximadamente un 80% de zona de asfalto y de un 20% máximo de zona de tierra o superficie varia fuera de carretera.

A excepción de la clase SMRoad que NO tendrá zona fuera de carretera por lo que tendrá el circuito estar preparado para no tener la necesidad de entrar en parte tierra ni varia fuera de carretera.

En el caso de que algún circuito no pudiese cumplir estos porcentajes, éste será examinado por los técnicos de la FCM a fin de dar la autorización al club organizador para la disputa en el trazado propuesto.

El circuito no deberá ser inferior a 1 km., ni superior a 3 km. su anchura en el punto mas estrecho no deberá ser inferior a 8 m. (anchura utilizable), con excepción de la recta de salida y la primera curva, cuya anchura deberá tener una zona utilizable de 10 m. de existir un espacio vertical libre entre la pista y todo obstáculo por encima de ésta no debe ser inferior a 3 m.

Están prohibidos los saltos múltiples (dobles, triples, etc.). La distancia entre los montículos debe ser como mínimo de 30 m. (desde la cúspide de uno hasta la cúspide del siguiente)...

Serán como máximo tres (3), la altura máxima de éstos será de 2 m. y deberán tener una zona de ataque al salto plano y 4 m. como mínimo y una zona de recepción igualmente plana y de 6 m. como mínimo, se situarán en recta y con buena visibilidad.

Los peraltes de apoyo en la parte de materiales naturales están permitidos.

Los organizadores tienen la responsabilidad de proveer todas las instalaciones y personal con el fin de asegurar un desarrollo eficaz de la manifestación.

#### **038.3.2 Seguridad**

Las zonas de salida y llegada, el parque cerrado, así como todos los lugares que rodeen el recorrido, donde esté permitida la estancia de público deberán estar protegidas por vallas, las cuales deberán ser lo bastante altas y sólidas para contener al público.

En las zonas reservadas a los corredores, mecánicos, señalizadores, representantes de la industria y de la prensa, está prohibida la presencia de animales de compañía.

El circuito deberá estar protegido en todo su trazado por vallas que impidan al público el acceso a la pista. En las zonas de peligro, como son las escapatorias de curvas, éstas serán de 2 m. de altu-

ra que aseguren que el público no invada esta zona, además deberá colocarse un cartel avisador perfectamente legible de ZONA PELIGROSA, y su prohibición de invadirlas.

Deberá estar prevista una zona de seguridad de 1 m. de anchura a cada lado de la pista, excepto en los lugares peligrosos, en los cuales la anchura deberá ser la necesaria para asegurar la protección del público y de los corredores. En casos excepcionales, el Jurado de la competición podrá autorizar una medida inferior en puntos determinados de la pista.

La seguridad de la pista estará delimitada por protecciones absorbentes (balas de paja) en todo el exterior de la pista, reforzando con doble altura las curvas y dobles muros en caso de ser necesario.

Se instalarán alrededor de todos los obstáculos peligrosos balas de paja u otro material absorbente de impactos para proteger a los pilotos.

La zona no asfáltica deberá estar delimitada por jalones flexibles que sobresalgan 50cm. y cinta que debe atarse con nudo a cada jalón. Estos jalones deben ser de material frágil o flexible, o de madera que rompa fácilmente y que no represente ningún peligro para los pilotos.

La zona interna de las curvas deberá estar protegida por neumáticos, colocados en sentido horizontal, unidos unos con otros, con el fin de que al tocarlos no invadan la pista. De la misma forma se obrará en las chicanes o bien de protecciones absorbentes de baja altura.

La pista debe estar libre de piedras y las que pudiesen salir durante la competición deben ser retiradas así como las banderolas que caigan por el impacto de los pilotos deberán ser repuestas de inmediato por personal del club organizador con el fin de no alterar al trazado de la pista. Si es necesario, la zona de tierra, debe ser regada adecuadamente con días de antelación a las competiciones y nunca después de los entrenamientos libres de cada día, salvo en casos excepcionales, para asegurar condiciones de pista normales y para proteger al público y a los pilotos contra el polvo.

### **038.3.3 Parque de Corredores**

El club organizador habilitará espacio suficiente para albergar a todos los pilotos, así como la colocación de servicios.

El parque de corredores debe tener un acceso directo a la zona de salida y protegido con vallas (aconsejable 1,70 m.). Tendrá espacio suficiente para las verificaciones administrativas y técnicas (protegido de las inclemencias meteorológicas) dotados de mesas y sillas.

Debe estar equipado de instalaciones adecuadas (sanitarias, puntos de luz, agua, duchas, servicios, etc.) En perfecto estado de funcionamiento.

Dentro del parque de corredores, todo vehículo, incluidas las motocicletas de competición deberán circular lentamente, quedando prohibida la circulación reiterada de los mismos.

Los organizadores deberán asegurar una distribución racional de las plazas del parque para los vehículos. El club organizador es el único que tiene derecho a reservar sitio en el parque de corredores a si como la distribución del mismo. Queda terminantemente prohibida la circulación de las motocicletas de competición fuera del parque de corredores y del circuito. El piloto que incumpla esta norma será el único responsable de las acciones a que hubiere lugar.

Se deberá respetar, obligatoriamente, el SILENCIO en el Parque de Corredores desde las 23,00 horas de la noche precedente de la Competición, hasta las 7.00 horas.

De existir en el circuito toma eléctrica en funcionamiento, se prohibirá el uso de generadores en el periodo de tiempo anteriormente citado. De no existir ésta, los generadores se situarán a una distancia tal que éstos no perturben el descanso de sus ocupantes.

Queda terminantemente prohibido enchufar a la red de luz del circuito las máquinas eléctricas de lavar.

Los grifos de agua solamente podrán ser utilizados para el llenado de los depósitos de los camiones.

Se prohíbe enchufar las máquinas de lavar directamente en los grifos.

Estará prohibido lavar las motocicletas en el parque de corredores si el organizador dispone de un emplazamiento especial a tal efecto, quedando a criterio del Jurado de la prueba si dicho emplazamiento reúne las condiciones necesarias.

Al infractor de las normas dictadas en este artículo, se le aplicará una sanción económica cuya cuantía será propuesta al Jurado por el Presidente del mismo (mínimo 30,00 €), que serán abonadas en el acto, antes de tomar la salida.

Asimismo, junto a este parque de corredores, se habilitará un espacio suficientemente amplio para la ubicación de un Pre-parque de espera para los pilotos. Este Pre-parque tendrá un acceso directo a pista y protegido con vallas de manera que no permita el paso del público. Contará con un reloj

en su puerta de entrada, una mesa y sillas para las verificaciones técnicas, así como un tablón de anuncios para la publicación de los resultados y otros avisos y comunicados importantes.

#### **038.3.4 Parrilla de salida**

Se colocará obligatoriamente sobre la zona de asfalto siempre que no sea en la zona fuera de carretera aunque esta fuera de asfalto.

Se conformará de la siguiente manera:

- El número de puestos por línea de salida será de 4.
- La "pole position" deberá estar colocada en el extremo exterior derecho si la primera curva es a izquierda y en el exterior izquierdo si la primera curva es a derecha. Deberá estar pintada 2 m. retrasada con respecto a la línea de llegada de cronometraje (antena receptora cronometraje).
- En la misma línea de salida se dejará 1 m., como mínimo, a cada lado de cada una de las motocicletas y cada puesto se retrasará 1 m. con respecto a su precedente.
- Los emplazamientos de las líneas pares deberán estar emplazados entre las posiciones de las líneas impares.
- Un espacio de 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.
- La posición de las motocicletas en la línea de salida se indicarán con un trazo blanco pintado sobre el suelo (80 cm. X 8 cm.).
- El número total de puestos a pintar sobre la línea de salida será de 28.

#### **038.3.5 Inspección**

Cada circuito en el que se desarrollen competiciones puntuables para el Copa de Supermotard deberá ser inspeccionado por el órgano técnico competente designado por la FCM, quienes emitirán el informe correspondiente para su aprobación o no según proceda.

Toda solicitud de inspección irá dirigida a la FCM. y deberá ir acompañada de un plano exacto a escala 1/1000 de la pista, del parque de pilotos y de cuantas instalaciones sean necesarias, con indicación de todas las dimensiones.

El plano debe indicar el emplazamiento de las unidades de primeros auxilios, ambulancias, oficina de carrera, puestos de cronometraje, verificaciones administrativas y técnicas, aseos, pre-parque, parque cerrado, etc... Así como los puestos de señalización de curvas.

### **038.4 OFICIALES**

#### **038.4.1 Jurado. Su composición**

En todas las competiciones, el Jurado debe componerse, como mínimo, de un Presidente y de dos Comisarios Deportivos con derecho a voto. El Presidente del Jurado serán nombrado por la FCM; los otros miembros del Jurado será nombrado por el Club organización.

#### **038.4.2 Presidente del Jurado**

El Presidente del Jurado será nombrado por la FCM En caso de igualdad de votos emitidos por los miembros del Jurado, el voto de su Presidente será dirimente.

El Presidente del Jurado podrá convocar reuniones de Jurado, a las que podrán asistir, sin derecho a voto, las siguientes personas:

- El Director de Carrera.
- El Comisario Técnico.
- El Cronometrador.
- Los miembros de la Junta Directiva de la FCM.
- Todas aquellas personas que sean requeridas por parte del Presidente del Jurado.

#### **038.4.3 El Director de la Competición**

Es nombrado por el organizador debe poseer titulación y licencia de Director de Competición. La Dirección de Carrera debe permanecer completamente operativa hasta el final de tiempo previsto para la presentación de reclamaciones; asimismo, y durante este periodo de tiempo, deberán permanecer en el circuito, a disposición del Director de la competición y del Jurado de la misma los oficiales, comisarios y equipo médico.

El club nombrará uno mas adjuntos al Director de Competición

### **038.5 PILOTOS**

### **038.5.1 Licencias**

Podrán puntuar en esta Copa todos los pilotos que estén en posesión de Licencia Homologada por la RFME o territorial de la FCM para el año en curso.

### **038.5.2 Participación**

Clase Elite. Un participante solo podrá concursar en una de las dos sub-categorías (SM1 o SM2)

Clase SM3. Un participante solo podrá concursar en una de las tres sub-categorías (SM3, SM30 o SM40) Un participante podrá solicitar al delegado de la FCM la participación en una de las sub-categorías de la Elite, (siempre que cumpla con el resto de la normativa y teniendo en cuenta el participante, los problemas que pudiera derivar del horario, siendo solo su responsabilidad)

Clase SMPromo. Un participante solo podrá concursar en una de las tres sub-categorías (SM65, SM85, SM100) En ningún caso se autorizará la participación de un piloto en otra Clase.

Clase SMROAD. Un participante puede concursar en cualquier otra de las clases eligiendo la sub-categoría (siempre que cumpla con el resto de la normativa y teniendo en cuenta el participante, los problemas que pudiera derivar del horario, siendo solo su responsabilidad).

### **038.5.3 Inscripciones**

Las inscripciones y el pago de derechos correspondiente deberán efectuarse a través de la página web de la FCM ([www.fcm.cat](http://www.fcm.cat)), hasta las 24 horas del Jueves anterior al de la competición.

### **038.5.4 Números de Dorsal**

Los pilotos seleccionarán los dorsales en el momento de realizar la inscripción en función de la sub-categoría. Los **3** primeros estarán reservados acorde a los resultados del año anterior dándole prioridad a SM1 para la clase Elite y el SM3 para la clase SM3. No se adjudicarán dorsales de más de dos cifras. En caso de que la FCM disponga de Sponsor Oficial, ésta se reserva el derecho de utilización publicitaria en los dorsales.

Los pilotos que participen en el Cto. de España tendrán prioridad sobre la elección de los dorsales.

## **038.6 ENTRENAMIENTOS**

### **038.6.1. Entrenamientos**

Cada clase tendrá dos sesiones de entrenamientos de mínimo 15 minutos de duración (en el caso de que exista un solo grupo) o de 10 minutos (en caso de existir 2 o más grupos). Las dos sesiones serán cronometradas.

Por el carácter clasificatorio para poder tomar parte en las mangas de carrera, todos los pilotos deben tomar parte en los entrenamientos, siendo obligatorio dar como mínimo 4 vueltas. Si por razones diversas un piloto no ha podido acreditar tiempo durante los entrenamientos, éste podrá tomar parte en la carrera, entrando el último en la parrilla de salida, siempre y cuando no se alcance la cantidad de 28 pilotos inscritos presentes en el circuito el día de la competición.

Será aceptado un máximo de 28 pilotos para las mangas, cuya selección se efectuará después de los entrenamientos cronometrados, en función de las posiciones obtenidas por éstos. Serán designado dos o tres pilotos reservas (según el número de grupos existentes) para su eventual participación en la competición.

A efectos de clasificación para las mangas, se tomará el mejor tiempo de cada piloto en la sesión cronometrada y clasificatoria.

De existir grupos, pasarán a formar parte de la parrilla de salida para la carrera:

a) Un grupo: Los 28 mejores tiempos.

b) Dos grupos: Los 14 mejores tiempos de cada uno de ellos.

c) Tres grupos: Los 9 mejores tiempos de cada uno de ellos, más el 10º mejor tiempo de cualquiera de los 3 grupos.

No se considerará clasificado todo aquel piloto que no haya conseguido un tiempo inferior al tiempo del primer clasificado de su grupo aumentado en un 25%.

Serán designados dos o tres pilotos reservas (según el número de grupos existentes: dos para las posibilidades A y B, tres para la posibilidad C) para su eventual participación en la competición.

Posibilidades:

**A. Hasta 35 pilotos**

Habr  un solo grupo de clasificaci3n.

Serán clasificados los 28 pilotos más rápido de los entrenamientos.

#### Corredores de reserva

El primer piloto de reserva será el clasificado en el puesto 29  y el segundo piloto de reserva será el clasificado en el puesto 30 .

#### **B. Más de 35 pilotos y hasta 70.**

Habrá dos grupos de clasificaci3n, A y B.

Para la primera carrera del Campeonato: Los pilotos serán repartidos en los grupos A y B, según su clasificaci3n en el Campeonato del año precedente y presentes en la manifestaci3n: el mejor piloto presente participar  en el grupo A, el segundo mejor presente en el grupo B, el tercer mejor piloto en el grupo A, y así sucesivamente. Para la distribuci3n en estos grupos del resto de pilotos que no hayan obtenido ningún punto en el campeonato del año precedente, se efectuará un sorteo.

A partir de la segunda carrera: los pilotos serán repartidos en los grupos A y B, según su clasificaci3n del año en curso y presentes en el circuito: el mejor piloto presente participar  en el grupo A, el segundo mejor presente en el grupo B, el tercer mejor piloto en el grupo A, y así sucesivamente. Para la distribuci3n en estos grupos del resto de pilotos que no hayan obtenido ningún punto en el campeonato del año en curso, se efectuará un sorteo.

Serán clasificados los 14 pilotos más rápido de cada grupo. Los 4 primeros pilotos de cada grupo realizaran una tanda extra de 10 minutos (**Q2**) cronometrada para adjudicarse los ocho primeros puestos de la parrilla. El piloto clasificado en el puesto 5  más rápido en los entrenamientos será el que obtendrá el puesto 9  en la parrilla, independientemente que sea del grupo A 3 B. El otro piloto en el puesto 5  del otro grupo, será el siguiente clasificado en parrilla y así sucesivamente con ambos grupos.

#### Corredores de reserva

El primer corredor de reserva será el corredor clasificado en el puesto 15  del Grupo A, y el segundo corredor de reserva será el clasificado en el puesto 15  del grupo B.

#### **C. Más de 70 pilotos.**

Habr  tres grupos de clasificaci3n, A, B y C.

Para la primera carrera del Campeonato: Los pilotos serán repartidos en los grupos A, B y C, según su clasificaci3n en el Campeonato del año precedente y presentes en la manifestaci3n: el mejor piloto presente participar  en el grupo A, el segundo mejor presente en el grupo B, el tercer mejor piloto en el grupo C, el cuarto mejor piloto en el grupo A, y así sucesivamente. Para la distribuci3n en estos grupos del resto de pilotos que no hayan obtenido ningún punto en el campeonato del año precedente, se efectuará un sorteo.

A partir de la segunda carrera: los pilotos serán repartidos en los grupos A, B y C, según su clasificaci3n del año en curso y presentes en el circuito: el mejor piloto presente participar  en el grupo A, el segundo mejor presente en el grupo B, el tercer mejor piloto en el grupo C, el cuarto mejor piloto en el grupo A, y así sucesivamente. Para la distribuci3n en estos grupos del resto de pilotos que no hayan obtenido ningún punto en el campeonato del año en curso, se efectuará un sorteo.

Serán clasificados los 9 pilotos más rápido de cada grupo. Los 3 primeros pilotos de cada grupo realizaran una tanda extra de 10 minutos (Q2) cronometrada para adjudicarse los nueve primeros puestos de la parrilla. El piloto clasificado en el puesto 4  más rápido en los entrenamientos será el que obtendrá el puesto 10  en la parrilla, independientemente que sea del grupo A, B 3 C. Los otros pilotos clasificados en el puesto 4  de los otros grupos, serán los siguientes clasificados en parrilla y así sucesivamente con todos los grupos.

Ocupará el puesto 28  en la parrilla de salida el piloto que haya obtenido el 10  lugar en cualquiera de los grupos, con el tiempo más rápido.

#### Corredores de reserva

El primer corredor de reserva será el corredor clasificado en el puesto 10  del Grupo A, el segundo corredor de reserva será el clasificado en el puesto 10  del grupo B, y el tercer corredor de reserva será el clasificado en el puesto 10  del grupo C. En el grupo en el cual se de la circunstancia reflejada en el párrafo anterior, el corredor de reserva será el clasificado en el puesto 11 .

La decisi3n final en cuanto a reemplazar uno o varios corredores será tomada 5 minutos antes de la salida de cada manga. Un corredor reserva que no haya sido autorizado a tomar la salida de la primera manga puede hacerlo en la segunda, si ello fuese necesario. Por otra parte, un corredor

reserva que ha tomado parte en la primera manga puede no ser autorizado a tomar parte en la segunda si todos los corredores clasificados están en la zona de espera. Serán tomados en consideración los tiempos de los corredores que finalicen su vuelta en los 5 minutos después del final de los entrenamientos.

En caso ex-aequo en los tiempos, será tomado en consideración el segundo mejor tiempo. Durante los entrenamientos, la consulta entre los miembros de equipos y sus corredores estará limitada a la zona de boxes, ya que esta acción puede perjudicar el progreso de los otros corredores, por lo tanto, no se puede parar voluntariamente en la pista. Se designará una ZONA DE MECÁNICOS para la función de señalización, siendo responsable el organizador del cumplimiento de esta norma. Los mecánicos deberán tener especial cuidado en no entorpecer la trayectoria de los participantes y abstenerse de mostrar pizarras con anotaciones no dirigidas a su piloto.

### **038.6.2. Orden de la parrilla de salida en la Competición**

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

a) Si solo ha habido un grupo de clasificación, los pilotos se colocarán uno después de otro, comenzando por el corredor más rápido. A continuación, el segundo más rápido, y así sucesivamente.

b) Si ha habido dos grupos de clasificación, el piloto más rápido de la "Q2" (independientemente de que éste sea del grupo A ó B) se colocará el primero en la parrilla, seguido del segundo piloto más rápido de la "Q2", a continuación el tercero y así sucesivamente hasta el octavo. El piloto clasificado en el puesto 5º más rápido en los entrenamientos será el que obtendrá el puesto 9º en la parrilla, independientemente que sea del grupo A ó B. El otro piloto en el puesto 5º del otro grupo, será el siguiente clasificado en parrilla y así sucesivamente con ambos grupos.

c) Si ha habido tres grupos de clasificación, el piloto más rápido de la "Q2" (independientemente de que éste sea del grupo A, B ó C) se colocará el primero en la parrilla, seguido del segundo piloto más rápido de la "Q2", a continuación el tercero y así sucesivamente hasta el noveno. El piloto clasificado en el puesto 4º más rápido en los entrenamientos será el que obtendrá el puesto 10º en la parrilla, independientemente que sea del grupo A, B ó C. Los otros pilotos clasificados en el puesto 4º de los otros grupos, serán los siguientes clasificados en parrilla y así sucesivamente con todos los grupos.

Ocupará el puesto 28º en la parrilla de salida el piloto que haya obtenido el 10º lugar en cualquiera de los grupos, con el tiempo más rápido.

Cuando no se alcance el número total de pilotos en parrilla, y si por razones diversas un piloto no ha podido acreditar tiempo durante los entrenamientos cronometrados, éste podrá tomar parte en la carrera entrando el último en la parrilla de salida, siempre y cuando haya dado un mínimo de cuatro (4) vueltas durante los entrenamientos libres, ó pueda demostrar que es conocedor del trazado.

### **038.6.3 Día de la Competición. Entrenamientos libres.**

En caso de celebrarse la competición en dos días, se organizará una sesión de entrenamientos libres de 10 minutos para los pilotos clasificados y los de reserva. El intervalo entre el final de estos entrenamientos y la salida de la primera manga debe ser de 30 minutos como mínimo.

### **038.6.4 Briefing**

Se establece la obligatoriedad de asistencia a un Briefing que tendrá lugar el día de los entrenamientos y antes de que se celebren. La no asistencia sin causa justificada supondrá una penalización de 4 posiciones en parrilla.

## **038.7 DÍA DE LA COMPETICIÓN -CARRERAS-**

### **038.7.1 Zona de Pre-Parque o Pit Lane**

Sera la zona previa al acceso a pista

No está permitido repostar a partir de la entrada de la motocicleta en Pre-Parque / Pit Lane

### **038.7.2 Procedimiento de salida.**

Se efectuará con el motor en marcha.

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



### **1. 10 minutos antes de la salida de la carrera**

Apertura de la salida de boxes para la vuelta de reconocimiento.

Se mostrarán paneles con la indicación 3, 2 y 1 minutos en la salida a pista.

### **2. 5 minutos antes de la salida de la carrera**

Cierre de la salida boxes.

La vuelta de reconocimiento no es obligatoria. Los pilotos que decidan no participar en esta vuelta, pueden, bajo la supervisión de un Oficial, situar su motocicleta en su puesto de la parrilla de salida hasta 3 minutos antes del inicio de la vuelta de calentamiento.

Los pilotos que no estén situados en la parrilla de salida pueden tomar parte en la vuelta de calentamiento desde boxes siguiendo las indicaciones de los Oficiales que se encontrarán situados en la salida de boxes. Estos pilotos deberán de iniciar el proceso de retirada de los dispositivos de calentamiento de sus neumáticos cuando el cartel de "3 minutos" sea presentado en la parrilla y a partir de ese momento no podrán tampoco cambiar neumáticos.

Tras la vuelta de reconocimiento los pilotos se situarán en el puesto que les corresponda en la parrilla de salida y podrán estar asistidos por un máximo de 3 personas incluida la persona que sostiene la sombrilla. Todas las personas presentes en la parrilla deberán estar provistas de un pase especial de "parrilla".

Los pilotos que tengan problemas durante la vuelta de reconocimiento pueden entrar en boxes para efectuar reglajes o reparaciones. En este caso, el piloto podrá tomar parte en la vuelta de calentamiento desde la salida de boxes. Los pilotos situados en la parrilla de salida podrán efectuar reglajes en su motocicleta o cambiar de neumáticos para adaptarlos a las condiciones de la pista. Los dispositivos para calentar neumáticos pueden ser utilizados en la parrilla, pero no está autorizado el uso de baterías u otros aparatos eléctricos en la parrilla (excepción: se permite en parrilla el uso de un generador portátil y autónomo de 2000w de potencia máxima, que solo puede dar servicio a una motocicleta, para alimentar los dispositivos calentadores de neumáticos. Este generador deberá colocarse en la parte posterior de la motocicleta). Los trabajos sobre la motocicleta deben estar terminados en el momento de la presentación del cartel de "3 minutos". Tras la presentación de este cartel, los pilotos que precisen seguir con los mencionados trabajos deberán trasladar su motocicleta a boxes, en donde

podrán continuar las tareas de reparación antes de que el cartel de "1 minuto" sea mostrado. Estos pilotos podrán tomar parte en la vuelta de calentamiento desde la salida de boxes.

Está prohibido repostar en la parrilla de salida.

### **3. 3 minutos antes de la vuelta de calentamiento**

Presentación del panel de "3 minutos" en la parrilla de salida.

Se debe iniciar, en este momento, el proceso de retirada de los dispositivos para calentamiento de neumáticos en las motocicletas situadas en la parrilla de salida y los de la/s maquina/s de reserva y de las situadas en la salida de boxes.

Los Oficiales de boxes y los de la parrilla de salida velarán por el cumplimiento de esta norma.

Todas las personas, salvo un mecánico (2 en las motocicletas de 4 tiempos) por motocicleta, la persona con la sombrilla, el equipo oficial de televisión y los Oficiales de parrilla indispensables, deben abandonar la parrilla de salida. A partir de ese momento nadie (excepto los Oficiales) está autorizado a volver a la parrilla de salida.

### **4. 1 minuto antes de la vuelta de calentamiento**

Presentación del panel de "1 minuto" en la parrilla de salida.

En este momento los dispositivos de calentamiento deben de estar ya retirados y todas las personas excepto 1 mecánico por motocicleta, abandonarán la parrilla de salida bajo el control de los Oficiales de parrilla. El/los mecánico/s ayudara/n lo más rápidamente posible a poner en marcha la motocicleta y abandonara/n rápidamente la parrilla.

### **5. 30 segundos antes de la vuelta de calentamiento**

Presentación del panel de "30 segundos" en la parrilla de salida.

Todos los pilotos deben estar en sus correspondientes posiciones de la parrilla de salida con los motores de sus motocicletas en marcha. En este momento está prohibida toda ayuda de los mecánicos. Los pilotos que no hayan conseguido arrancar su motocicleta deberán abandonar la parrilla y dirigirse a boxes donde podrá intentar arrancar la motocicleta o cambiarla. Estos pilotos podrán tomar parte la salida a la vuelta de calentamiento desde la salida de boxes. No podrán utilizar los calentadores de neumáticos y no podrán cambiar de neumáticos.

### **6. 2 minutos antes de la salida de la carrera**

Salida de la vuelta de calentamiento.

La vuelta de calentamiento no es obligatoria.

Los pilotos tomarán la salida a la vuelta de calentamiento desde la primera línea a la última cuando el comisario ordene a su fila la salida con una bandera amarilla.

Los pilotos iniciarán una vuelta, sin restricción de velocidad. Una vez todos los pilotos hayan sobrepasado el final de boxes, los que se encuentren situados en la salida de dichos boxes serán autorizados a tomar la salida mediante la apertura de la entrada a pista y 15 segundos más tarde se cerrará de nuevo y un Oficial con una bandera roja cerrará la salida a pista.

Una vez finalizada la vuelta de calentamiento los pilotos se colocarán en sus respectivas posiciones en la parrilla de salida con la rueda delantera de su motocicleta situada en la línea de fondo o antes de esa línea y entre las líneas de los costados que definen su situación en la parrilla y con el motor en marcha. Un oficial estará situado en la línea de salida, en el centro de la pista, con una bandera roja.

Todos los pilotos que lleguen a la parrilla, podrán, si lo desean, dirigirse a boxes para tomar la salida desde allí.

Todos los pilotos que tengan problemas con su motocicleta durante la vuelta de calentamiento pueden dirigirse a boxes para su reparación.

Todo piloto que, una vez situado en la parrilla de salida, se le pare el motor o tenga problemas con su motocicleta, debe seguir sobre ella y levantar el brazo. En caso de producirse el problema una vez dada la salida, el piloto debe permanecer igualmente sobre la motocicleta levantado el brazo. El oficial correspondiente a la línea donde se produce el problema y los de las líneas posteriores agitarán las banderas amarillas.

Está prohibido retrasar el procedimiento de salida por otras causas que por las mencionadas.

Un Oficial situado al final de la parrilla agitará una bandera verde.

El Oficial de salida dará la orden para que se retire a un lado de la pista el Oficial que se encuentra situado en la línea de salida con la bandera roja.

Se encenderá la luz roja en el semáforo de salida y entre los 2 y 5 segundos siguientes se apagará, siendo ésta la señal para la salida. Un vehículo de seguridad podrá seguir a las motocicletas durante la primera vuelta.

Si tras la salida de la carrera, a un piloto se le para el motor de su motocicleta recibirá la ayuda de los Oficiales de parrilla mediante empuje a lo largo de la pista para intentar arrancar el motor.

Tras un tiempo razonable y si el motor no se pone en marcha, los Oficiales empujarán la motocicleta hasta los boxes, donde los mecánicos pueden ayudarle a ponerla en marcha.

Tras la salida y una vez los pilotos hayan superado el final de boxes, los que se encuentren preparados para tomar la salida diferida, lo harán una vez el oficial retire la bandera roja abriendo la salida a pista.

Si existe algún problema en la parrilla que afecte a la seguridad de la salida, un comisario agitará una bandera amarilla en la línea de salida, se presentará un panel con la leyenda "SALIDA RETRASADA" y se procederá a encender una luz amarilla intermitente. En este caso, los pilotos deben parar sus motores y se autoriza la ayuda de un mecánico por piloto en la parrilla de salida. El procedimiento de salida se reiniciará con el panel de "3 minutos" y se efectuará una nueva vuelta de calentamiento. La distancia de la carrera se reducirá en 2 minutos en caso de que la duración sea a tiempo y de 1 vuelta si está programada por vueltas..

Todo piloto o equipo que, por su comportamiento en la parrilla de salida sea responsable de retrasar los procedimientos de salida o de provocar una salida retrasada, puede ser sancionado hasta la Exclusión.

### **038.7.3 Adelantamiento en la salida**

Se entiende que hay anticipación a la señal de salida cuando el eje de la rueda delantera sobrepasa la línea marcada delante de la posición del corredor en la parrilla de salida antes de que se apaguen las luces rojas del semáforo.

La penalización será de 20" a sumar en el tiempo total empleado por el piloto en su manga. Será el Director de carrera quien, mediante un panel, le notifique al piloto la sanción. Este panel será mostrado durante 3 vueltas y permanecerá expuesto a la vista de todos los pilotos durante esas 3 vueltas. A su vez la sanción será comunicada por megafonía para conocimiento de su equipo.

En el caso de que el Jurado de la prueba lo estime oportuno y el diseño del circuito lo permita, tras informar a los participantes, esta sanción será sustituida por un "Stop & Go" de 5 segundos.

### **038.7.4 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.

### **038.7.5 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 o participantes, 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, podrán volver a la misma, prudentemente, por el mismo lugar por donde la abandonaron, y en caso de imposibilidad, por el punto más próximo por donde se produjo dicho abandono y que no represente ninguna ventaja. Los oficiales pueden ayudar al piloto a retirar su motocicleta.
- Si un corredor tiene la intención de abandonar, debe situar su motocicleta en una zona que no represente peligro, y siempre siguiendo las indicaciones de los oficiales, los cuales pueden ayudar al corredor a retirar su motocicleta.
- Si un corredor se encuentra con problemas en su motocicleta y como consecuencia de ellos debe retirarse de los entrenamientos o de la carrera, debe abandonar la pista y colocar su motocicleta en un lugar seguro siguiendo las indicaciones de los oficiales, y en ningún caso debe intentar proseguir por la pista con el objeto de alcanzar la zona de boxes.
- En el caso de los corredores que circulan a velocidad reducida por la pista para dirigirse a boxes, deben circular lo más separados posible de la zona ideal de trazada.
- Los repostajes se efectuarán siempre con el motor parado. Nunca se podrá repostar la motocicleta en el pre-parque o en la pista.
- Está terminantemente prohibido que los corredores transporten a otra persona en la motocicleta, ya sea por la pista como por la zona de boxes.
- Está prohibido circular en sentido contrario al de la marcha, a menos que esto se haga bajo la indicación de un oficial.
- No es posible la transmisión de ningún tipo de señal desde una motocicleta en marcha a ninguna persona o receptor, salvo las señales del emisor del cronometraje de la carrera, de los sistemas denominados "lap timer", (siempre que no sean prohibidos expresamente por el cronometraje de la prueba) y de los mensajes que, mediante la presentación de un panel, le son mostrados desde boxes a los corredores.
- Está prohibido pararse en pista durante el transcurso de los entrenamientos y carrera.
- Los ensayos de salida durante los entrenamientos están sólo autorizados siempre que esta práctica no represente peligro para los demás pilotos y/o para uno mismo.
- Durante los entrenamientos, la consulta entre los miembros de equipos y sus corredores estará limitada a la zona de reparaciones, ya que esta acción puede perjudicar el progreso de los otros corredores, por lo tanto, no se puede parar voluntariamente en la pista.
- Todos los pilotos, durante los entrenamientos o carrera, así como sus acompañantes (mecánicos, responsable de menores, etc...) observarán un comportamiento correcto, tanto con otros pilotos como con mecánicos, cargos oficiales y público en general.  
De no ser así, el responsable será el piloto, y, será contra éste, sobre el que recaigan las acciones ó sanciones que estime oportunas la FCM.
- Todas las carreras serán definidas como en "MOJADO" por lo cual ninguna carrera será interrumpida por cambios en las condiciones climatológicas.
- Todo piloto que vaya sobre su motocicleta deberá ir provisto con la indumentaria apropiada (mono, casco, etc.). Queda expresamente prohibido cualquier indumentaria encima del mono de protección, a excepción del mono de plástico transparente para el agua en caso de lluvia y del que provea el organizador (como chalecos con dorsales y publicidad del evento si fuera el caso), o aquella prenda que, superpuesta al mono, quede ceñida a éste y previa autorización de la FCM.
- Asimismo, cualquier otra prenda o indumentaria que no sea de uso habitual hasta el momento, tendrá que ser revisada y aceptada (o prohibida) por el Jurado de la Carrera con la asistencia del Comisario Técnico y del Director de Carrera.
- Ninguna persona que no sea el piloto, podrá pilotar una motocicleta de competición.
- Queda terminantemente prohibido el uso de pendientes, collares, colgantes, piercings, etc...).
- Cualquier infracción a este artículo podrá ser sancionado económicamente con una cantidad mínima de 30€, hasta la EXCLUSIÓN.

### **038.7.6 Cambio de motocicleta**

Está prohibido el intercambio de motocicletas entre pilotos.

Solo está permitida la verificación de una motocicleta por piloto en todas las Clases.

### **038.7.7 Control de ruido después de una manga.**

Después de finalizada cada manga, se les podrá efectuar un control de sonido de acuerdo con lo establecido en los Reglamentos Técnicos a varias motocicletas elegidas al azar, pudiéndosele efectuar este control a más motocicletas si así lo solicitara Dirección de Carrera o el Comisario Técnico. El límite máximo autorizado después de la manga es:

- 116 dB/A (+1 dB/A tolerancia medido con un sonómetro Tipo 1)  
(+2 dB/A tolerancia medido con un sonómetro Tipo 2)

Si alguna motocicleta sobrepasara el límite establecido será sancionado el piloto con 1 minuto que le será añadido al tiempo empleado en la manga, clasificando con los corredores que han efectuado el mismo número de vueltas de acuerdo con el tiempo total resultante.

De acuerdo con los Reglamentos en vigor, el piloto tiene la posibilidad de cambiar sus silenciosos teniendo que ser estos siempre controlados, por consiguiente el equipo técnico debe de estar disponible durante la totalidad del desarrollo de la prueba.

### **038.8 COMPETICIONES**

- Dos mangas de 15 minutos más dos vueltas para la clase SMElite
- Dos mangas de 12 minutos más dos vueltas para la clase SMRoad, SM3 y SM30
- Dos mangas de 10 minutos más dos vueltas para la clase SM40 y SM Promo (65,85,100)

Los intervalos mínimos entre las mangas serán de 20 minutos mínimos para todas las categorías y cilindradas, tomándose de referencia a estos efectos la hora de llegada del vencedor de la manga.

### **038.9 DETENCIÓN DE UNA MANGA**

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

Si una manga es detenida durante la primera mitad de la misma, ésta será recomenzada. Los pilotos se dirigirán directamente al parque de corredores, y la nueva salida será dada a la mayor brevedad posible.

El nuevo lugar en parrilla será adjudicado por el puesto que los pilotos ocupaban en la vuelta anterior al momento en el 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.

Los pilotos de reserva pueden tomar parte en la nueva salida si uno o varios de los participantes iniciales están en la imposibilidad de participar o han sido excluidos.

El Director puede proponer al Jurado la exclusión de uno o varios pilotos, a los que considere responsables de la detención de la manga.

Si una manga es detenida después que haya transcurrido la primera mitad, la manga será considerada como terminada. El orden final estará determinado por la clasificación de los pilotos en la vuelta anterior a la que haya sido mostrada la bandera roja.

Con la excepción de una salida falsa, una manga solamente puede ser recomenzada una sola vez.

Si es necesario detener una manga más de una vez, ésta será declarada nula y no celebrada.

### **038.10 ASISTENCIA EXTERIOR**

Está prohibida toda asistencia exterior en la competición, salvo si es llevada a cabo con el propósito de garantizar la seguridad, por un comisario designado por la organización.

Todo corredor que se salga de la pista podrá únicamente volver a la misma, prudentemente, por el mismo lugar por donde la abandonó y en caso de imposibilidad, por el punto más próximo por donde se produjo dicho abandono.

Estará prevista una zona, al lado de la pista, para las reparaciones durante las mangas. Los corredores que la utilicen, al incorporarse a la competición, deben detener su motocicleta antes de entrar en el circuito nuevamente. En esta zona específica, las únicas personas admitidas serán los mecánicos, que podrán proceder a las reparaciones, y los encargados de las señalizaciones. Los pilotos que entren en el parque de corredores con su motocicleta durante la competición no podrán reanudar la misma.

Los mecánicos/señalizadores deberán tener especial cuidado en no entorpecer la trayectoria de los participantes y abstenerse de mostrar pizarras con anotaciones no dirigidas a su piloto, para lo que ya existen oficiales cualificados.

Se designará una "ZONA OBLIGATORIA" para la función de señalización, siendo responsable el Club Organizador del cumplimiento de esta norma.

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

### **038.11 SEÑALES OFICIALES**

La señalización oficial debe ser indicada por medio de banderas, que midan como mínimo 750 x 600 mm., de la siguiente manera:

- Bandera Roja: Parada obligatoria para todo los pilotos.
- Bandera Negra y rótulo con el nº del piloto: Parada para el piloto en cuestión.
- Bandera Negra Círculo Naranja con el nº del piloto: Indica al piloto en cuestión que su moto tiene problemas mecánicos.
- Bandera Amarilla, fija: Peligro, conducir lentamente (prohibido adelantar).
- Bandera Amarilla, agitada: Peligro inmediato, aminorar la marcha, el piloto debe estar preparado para pararse, prohibido saltar y adelantar, puede haber personal de seguridad o cualquier otro obstáculo dentro del circuito. Cuando esta bandera se presente en una sección de saltos múltiples, los corredores deberán negociar cada salto por separado hasta que haya pasado la zona en cuestión.
- Bandera amarilla con franjas rojas: Deterioro de la adherencia de la pista (aceite/agua...)
- Bandera Azul, agitada: Atención, Vd. va a ser doblado por un piloto (facilite la maniobra).
- Bandera Blanca: Presencia en pista de un vehículo lento (ambulancia....).
- Bandera Verde: Vía libre.
- Bandera de cuadros negros y blancos: Fin de carrera.

La salida será dada mediante sistema de semáforo (ver artículo 038.7.2).

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

### **038.12 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.

### **038.13 CRONOMETRAJE Y CONTROL DE PASOS**

Deberá habilitarse un espacio dotado de sillas y mesas, con buena visibilidad para el equipo de cronometraje, también deberá contar con un punto de luz, así como estar protegido de las inclemencias meteorológicas.

Los servicios de cronometraje y control de pasos deben estar colocados a la altura de la línea de llegada.

El cronometraje se efectuará a centésimas de segundo y con registro impreso de tiempos, empleándose a estos efectos el sistema de TRANSPONDER. Por ello, se establece, mediante la fórmula de recibo firmado, una fianza de 300,00 €, que cada piloto, antes del inicio de cada prueba, deberá entregar a los responsables del cronometraje. Este transponder deberá ser devuelto en un plazo máximo no superior a sesenta minutos desde la finalización de la última manga del programa.

El incumplimiento de esta norma supondrá el hacer efectivo dicho cobro mediante el mecanismo disciplinario pertinente.

### **038.14 RESULTADOS**

El vencedor de una manga es el piloto que franquea el primero la Línea de Llegada.

Los pilotos que le siguen serán parados cuando pasen la Línea de Llegada.

La Línea de Llegada deberá estar debidamente balizada mediante dos paneles, uno a cada lado de la pista con la figura de una bandera ajedrezada.

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

No estará clasificado el piloto que:

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

La clasificación final del evento para la entrega de trofeos se realizará por la suma de puntos de cada manga y se realizara por cada una de las sub-categorías SM1, SM2, SM3, SM30, SM40, SM65, SM85, SM100 y para la Clase SMRoad.

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

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

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

### **038.15 PUNTOS**

Se concederán los puntos en cada manga a los pilotos clasificados, según la escala siguiente Para cada una de las sub-categoría.

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

Los casos de empate en la clasificación final del campeonato se resolverán a favor del piloto que haya obtenido mayor número de primeros puestos; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido el mayor número de segundos puestos; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido el mayor número de terceros puestos, y así sucesivamente. En caso de persistir el empate será determinante el resultado de la última carrera puntuable en que hayan participado conjuntamente los pilotos en cuestión.

### **038.16 RECLAMACIONES**

Media hora como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de la Competición o a los Comisarios Deportivos, acompañando a cada reclamación un depósito de 300 €, y haciendo constar en cada una, el nombre del reclamante, el número de Licencia, el número de Salida y el motivo de la reclamación.

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

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

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

En caso de reclamación técnica o si por causa del resultado de una verificación técnica, en el momento en que el Jurado notifique oficialmente por escrito el acuerdo tomado, comunicará asimismo si existe obligación de notificar al Jurado la intención de presentar recurso de apelación contra su decisión (solo en el caso en que la pieza en litigio deba ser precintada). En ese caso, se dispondrá de 30 minutos a partir del momento de la notificación oficial para poder presentar recurso de apelación, en cuyo caso se deberá entregar un deposito de 800€ y presentar en el plazo de 2 días hábiles, ante la FCM, el escrito de recurso correspondiente.

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

No podrá efectuarse ninguna reclamación, ni por tanto recurso de apelación, contra las decisiones del Jurado de la Carrera después de una constatación de hechos, por haber impuesto (o no), una sanción de:

- "Stop&Go" o penalización por adelantamiento en las salida.
- Una descalificación en los entrenamientos o carrera por medio de la bandera negra o la bandera negra con círculo naranja.

Reclamación sobre carburantes:

Toda solicitud de control de carburante por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de **1.300 €**, 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 **1.000 €** que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de la reclamación.

La sanción a aplicar por el uso de combustible no autorizado será la DESCLASIFICACION.

Nota: Para más información, ver Reglamento de Carburantes.

### **038.16.1 Recurso de apelación**

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento Deportivo de la FCM, en su artículo 119, todo concursante, piloto o pasajero, cualquiera que sea su nacionalidad, podrá recurrir contra las penalizaciones impuestas o las decisiones adoptadas por los Comisarios Deportivos, ante el Comité de Disciplina de la FCM.

Todo recurso deberá ser formulado por escrito, firmado por el interesado y acompañado de un depósito de 800 €.

El derecho de recurso expira a los quince días, plazos postales comprendidos, después de la fecha de comunicación de la resolución.

En el caso de recursos de apelación sobre temas técnicos, el plazo y forma de presentar el recurso será el expresado en el artículo anterior.

### **038.17 PREMIOS Y TROFEOS**

No existen premios en metálico para ninguna categoría.

Los trofeos a otorgar por los Clubes organizadores a los corredores clasificados en la Clasificación General de las Competiciones puntuables para cada categoría, serán los siguientes:

- Del 1º al 3º Clasificados: Trofeo

### **038.18 VERIFICACIONES TÉCNICAS**

El corredor o su mecánico, además de su equipo, debe presentar su propia motocicleta, conforme a la reglamentación vigente, para ser efectuada una inspección general de la motocicleta conforme a los reglamentos F.I.M., R.F.M.E. y F.C.M.

Inmediatamente después del final de la última manga, todas las motocicletas de cada manga, sin pasar por su box, deberán ser depositadas en el parque cerrado para verificación final durante los 30 minutos siguientes a la llegada del vencedor.

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

Los corredores cuyas motocicletas deban pasar la verificación técnica deberán poner a los mecánicos y al equipo necesario a disposición de los Comisarios Técnicos en un plazo máximo de 30 minutos una vez finalizada la carrera. Por norma general, las máquinas depositadas, una vez finalizada la carrera, en la zona de verificación técnica, podrán pasar verificación de oficio.

Los mecánicos tendrán obligación de tener los caballetes preparados para sujetar las motocicletas que tengan que permanecer en el parque cerrado.

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

Toda motocicleta que tome parte en una competición, a instancias del Director de Carrera, Comisario Técnico ó del Presidente del Jurado, podrá ser sometida a una verificación antes, durante ó después de la carrera.

Copa de Cataluña de Supermotard **SMElite** (SM1-SM2)  
Copa de Cataluña de Supermotard **SM3** (SM3-SM30-SM40)  
Copa de Cataluña de Supermotard **SMPromo** (SM65-SM85-SM100)  
Copa de Cataluña de Supermotard **SMROAD**

La Copa Catalana de SuperMotard, que se celebrará este año, será disputado en las competiciones y fechas que se señalan en el Calendario. Podrán participar en las mismas, los pilotos con las Licencias que se mencionan en el Artículo 3, desarrollándose con arreglo a la Normativa de la FCM, al anexo 038 y a las siguientes Normas.

### **1. REGLAMENTOS**

Los reglamentos particulares de todas las competiciones puntuables para esta Copa deberán ser enviados con un mes de antelación, como mínimo, a su fecha de celebración para su reglamentaria aprobación por la FCM. Toda competición cuyo Reglamento Particular no se reciba dentro de este plazo será considerada como suspendida.

### **2. INSCRIPCIONES**

Las inscripciones y el pago de derechos correspondiente deberán efectuarse a través de la página web de la FCM ([www.fcm.cat](http://www.fcm.cat)), hasta las 24 horas del Jueves anterior al de la competición.

### **3. LICENCIAS Y EDADES**

Podrán puntuar en este Campeonato los pilotos que estén en posesión de Licencia Homologada por la R.F.M.E. para el año en curso, así como los pilotos con licencia territorial Catalana.

SM1	A partir de 22 años
SM2	A partir de 15 años hasta los 21 y que cumplan 22 durante el presente año
SM3	A partir de 15 años hasta los 29 y que cumplan 30 durante el presente año
SM30	A partir de 30 años
SM40	A partir de 40 años
SM65	Pilotos mayores de 6 años y menores de 11 años
SM85	Pilotos mayores de 9 años y menores de 15 años
SM100	Pilotos mayores de 12 años y menores de 18 años
SMROAD	A partir de 15 años

### **4. MÍNIMO DE COMPETICIONES PUNTUABLES**

Para que este Copa tenga validez, deberán celebrarse y ser válidas, a efectos de puntuación, un mínimo de la mitad más una de las competiciones puntuables convocadas.

Las competiciones se desarrollarán a:

- Dos mangas de 15 minutos más dos vueltas para la clase SM1 y SM2
- Dos mangas de 12 minutos más dos vueltas para la clase SM3 y SM30
- Una carrera de 20 minutos más dos vueltas para la clase SMRoad

El intervalo mínimo entre las mangas será de 20 minutos, tomándose de referencia a estos efectos, la hora de llegada del vencedor de la manga.

En casos excepcionales, el Jurado de la competición junto con el Director de la misma y el Delegado de pilotos podrá modificar estos periodos de duración.

### **5. MÍNIMO DE PARTICIPANTES**

Para que una competición tenga validez a efectos de puntuación para esta Copa, deberá contar con un mínimo de 10 inscripciones, formalizadas en tiempo y forma, o tomar la salida, 5 corredores que cumplan con lo establecido en el artículo 3.

La Parrilla de salida constará de 28 participantes, cuya selección se efectuará de acuerdo con el artículo 038.6.1.

El orden de los pilotos en la parrilla de salida, para las 2 mangas, será determinado por los resultados de los entrenamientos, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 038.6.2.

La decisión de reemplazar a uno o varios corredores será tomada DIEZ minutos antes de la salida de cada manga.



Un reserva, no estando autorizado a tomar la salida en la primera manga, puede hacerlo en la segunda si ello fuera necesario; por otra parte, un reserva que tome parte en la primera manga no podrá tomar parte en la segunda si todos los pilotos clasificados se encuentran en la zona de espera.

## 6. CLASIFICACIÓN DE PILOTOS

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

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

El vencedor de una manga es el piloto que franquea el primero la Línea de Llegada.

Los pilotos que le siguen serán parados cuando pasen la Línea de Llegada.

La Línea de Llegada deberá estar debidamente balizada mediante dos paneles, uno a cada lado de la pista con la figura de una bandera ajedrezada

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

No estará clasificado el piloto que:

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

La clasificación final del evento para la entrega de trofeos se realizara por la suma de puntos de cada manga y se realizara por cada una de las subcategorías.

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

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

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

Los casos de empate en la clasificación final del Campeonato y/o Trofeo, 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 manga puntuable en que hayan participado conjuntamente los pilotos en cuestión.

A los tres primeros clasificados de la carrera, otorgado por la suma de los puntos de cada manga por sub-categorías les será entregado un Trofeo.

A los tres primeros clasificados de la carrera de la clase SMRoad les será entregado un Trofeo.

Inmediatamente después de finalización de la última manga del evento, estos tres pilotos se dirigirán al lugar del Pódium para recoger el Trofeo correspondiente. El incumplimiento de esta norma será motivo de sanción económica, consistente en la pérdida del premio a que el infractor se hubiere hecho acreedor por su participación en la competición.

Los Trofeos de las clasificaciones finales de este Copa, otorgados por la Federación Catalana de Motociclismo, serán los siguientes:

- Vencedor: Trofeo y Diploma.
- 2º Clasificado: Diploma.
- 3º Clasificado: Diploma.

# REGLAMENTO TÉCNICO

## 1.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS

Las competiciones de supermotard estarán abiertas a motocicletas:

- SMElite: Superiores a 175cc. hasta 450cc. (Motores de 4 tiempos)
- SM3: Superiores a 250cc. hasta 750cc. (Motores de 4 tiempos)  
Superiores a 120cc. hasta 300cc. (Motores de 2 Tiempos)
- SMPromo: SM65 - 65cc. (Motores de 2 Tiempos)  
SM85 - Superiores a 65cc. hasta 85cc. (Motores de 2 Tiempos)  
SM100 - Superiores a 85cc. hasta 120cc. (Motores de 2 Tiempos)  
SM100 - Superiores a 100cc. hasta 150cc. (Motores de 4 Tiempos)
- SMROAD: Superiores a 250cc. hasta 750cc. (Motores de 4 tiempos)  
Superiores a 120cc. hasta 300cc. (Motores de 2 Tiempos)

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

### 1.1.- MANILLAR

Será de tipo cross de una sola pieza. No podrá tener una longitud menor de 500 mm. ni superior a 850 mm. El largo máximo de las empuñaduras del manillar no debe ser superior a 150 mm. y deben estar sujetas en los extremos del mismo.

Los manillares deben estar equipados con una protección en la barra transversal. Los manillares sin esta barra la deberán colocar en el centro del mismo.

Las extremidades del manillar pueden ir protegidas por unos tapones de material sólido o recubierto de caucho.

### 1.2.- MANETAS

Las manetas de freno y embrague deben, en principio, terminar en una esfera (diámetro de esta esfera 19 mm. mínimo). Esta esfera puede igualmente ser allanada pero, en cualquier caso, los bordes deben estar redondeados (espesor mínimo de esta parte allanada 14 mm.) Estas extremidades deben estar fijas de forma permanente y ser parte integrante de la maneta. Tanto la maneta del embrague como la del freno deben estar en perfecto estado de eficacia y de funcionamiento.

Se autoriza el uso de protectores de manetas.

### 1.3.- MANDO DE ACELERADOR

El puño del acelerador deberá cerrar la compuerta o mariposa del carburador siempre que el conductor no lo accione.

### 1.4.- NEUMÁTICOS Y LLANTA

Los neumáticos son libres.

En todo neumático que sea manipulado no debe aparecer nunca la carcasa del mismo en el fondo del dibujo de la banda de rodadura.

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

Si el director de carrera muestra el cartel en línea de meta de "NEUMATICOS AGUA", a criterio de los pilotos, pueden usar los neumáticos sin límite de cantidad, solo mientras esté ese cartel al comienzo de esa tanda. (Este cartel solo indica la NO obligación del adhesivo de marcaje en esa tanda. NO es válido para la detención de la manga pues todas las carreras son declaradas en mojado).

### 1.5.- PUESTA EN MARCHA

Es obligatorio contar con un dispositivo de arranque, ya sea de pedal o por motor de arranque, en perfecto estado de uso.

### 1.6.- CONTROL SONORO

Las motocicletas se medirán con el sistema 2 Metros Max.

a) Preparación del sonómetro

- Calibrado a 113,5 dB/A o a 93,5 dB/A para tener en cuenta el capuchón de espuma para el viento.
- Colocar el capuchón de espuma para el viento en el micrófono.
- Activar la opción A.
- Activar la opción Rápida (Fast)
- Seleccionar la gama Hi 80 - 130 dB/A

- Activar la función "MAX-MIN" – ajustada en MAX.

b) Posicionamiento del sonómetro y de la motocicleta

Los niveles sonoros se medirán con un sonómetro fijo sobre un trípode, en posición horizontal, detrás de la motocicleta.

El sonómetro se colocará en la parte trasera de la motocicleta, a una distancia de 2 metros de la línea central de la motocicleta y a un ángulo de 45°, en el lado del escape, y a 1,35 metros del suelo. La distancia de 2 metros se medirá a partir del punto en el que el centro del neumático trasero está en contacto con el suelo.

Es preferible hacer las pruebas sobre una superficie blanda donde el suelo no retumbe, por ejemplo: sobre hierba o grava fina.

El ruido ambiente deberá ser inferior a 95 dB/A – 100 dB/A.

c) Colocación de la motocicleta

Los puntos de referencia:

- Para una motocicleta: el punto de contacto de la rueda trasera con el suelo.
- Para las motocicletas equipadas con dos salidas de escape, la medida se hará por el lado donde tenga la toma de aire. Si hay una toma de aire central, se medirán los dos escapes.
- Para un quad: la línea vertical hasta el suelo desde el centro del eje trasero.
- Para los quads cuyo escape se haya separado del eje central, la medida se efectuará del lado del escape.

Para efectuar medidas repetitivas, la motocicleta se podrá colocar dentro de un pequeño marco fijado al suelo.

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

- La medida se efectúa con la motocicleta sobre sus dos ruedas, en punto muerto, con el motor en caliente. Si es necesario y a petición del Comisario Técnico se engranará una o varias marchas para realizar el control.
- El comisario técnico se colocará al lado de la motocicleta, en el lado opuesto al micrófono, o delante del manillar al lado de la rueda delantera, para no hacer de pantalla entre la motocicleta y el micrófono.
- Si un 2º comisario está situado permanentemente en el punto de medición, es aconsejable que lleve protector de oídos (cascos o bien tapones para los oídos).
- Se gira el acelerador tan rápidamente como sea posible (inmediatamente) hasta que aparecen los primeros signos de regulación de régimen (por el limitador de rpm), después se suelta rápidamente para evitar explosiones.
- Si el motor tiende a ahogarse, acelerar ligeramente antes de dar gas a tope.
- Si hay explosiones, se vuelve a empezar la medición.
- Una solución para evitarlas sería desacelerar progresivamente.

e) La medición – Registro del nivel sonoro.

- Para las motos desprovistas de un limitador de régimen, la aceleración será inferior a 2 segundos.
- Una forma mnemotécnica de contar es: "mil uno, mil dos", o "1y, 2y".
- Cuando una medida se considera aceptable, se anota el resultado, después reajustar (apretar en el lateral del sonómetro) sobre el ajuste MAX MIN hasta que desaparezca la lectura precedente.
- Volver a apretar la tecla MAX MIN para reiniciar el sonómetro.
- Es ahora cuando el sonómetro está preparado para la siguiente medición.

El punto mejorable de este método, es el posible engaño disminuyendo "temporalmente" el régimen máximo alcanzado por:

- Restricción externa en el régimen normal en los motores de 2T
- Un interruptor programable en el CDI/ECU en motores 2T o 4T

Un régimen notablemente bajo se detecta fácilmente escuchando. En caso de duda, controlar el régimen máximo antes de cortar con un tacómetro.

Durante un control de ruido inicial y la primera inspección técnica, un piloto (o su mecánico) sólo pueden presentar un silencioso de reserva por máquina.

Una vez que todos los participantes hayan pasado la inspección técnica, se podrán inspeccionar otros silenciosos o se podrá hacer incluso durante los días en los que se desarrolla la manifestación.

Los niveles máximos de ruidos son los siguientes: 115 dB/A

## 1.7.- FRENOS

Serán de libre preparación.

## 1.8.- SUSPENSIONES

Serán de libre preparación.

#### **1.9.- DIRECCIÓN**

Estará provista de sus correspondientes topes de final de recorrido.

#### **1.10.- MOTOR**

Será de libre preparación.

#### **1.11.- ALIMENTACIÓN**

Será de libre preparación.

#### **1.12.- SEGURIDAD**

Los tapones de vaciado, llenado y niveles, tanto de aceite como del sistema de refrigeración, deberán estar precintados con alambre.

Las motocicletas cuyo filtro de aceite sea exterior, y también deberá ir precintado.

Todos los tubos de sobrantes y respiraderos de carburador, radiador, motor, etc., irán a un recipiente adecuado cuya capacidad estará determinada y prevista para el fin al que se destina, el cual deberá estar vacío en el momento de comenzar los entrenamientos y la carrera.

El sistema de refrigeración irá provisto exclusivamente de agua, los anticongelantes y demás aditivos quedan totalmente prohibidos.

Es obligatorio el montaje de un botón corta-corriente para la parada del motor.

El piñón de ataque de las motocicletas deberá estar provisto de un protector para impedir que el piloto introduzca los dedos en el interior.

Se eliminarán de las motocicletas que lo lleven de serie: claxon, luces, caballetes, espejos, intermitentes, reposapiés pasajero, matrícula, etc.

Se instalara de forma visible en la parte posterior un leed luminoso alimentado a pila para las carreras nocturnas o de escasa visibilidad.

#### **1.13.- PLACAS PORTA NÚMEROS**

Todas las motocicletas deberán llevar sus correspondientes placas porta-números, una en el frontal y una a cada lado de los laterales derecho e izquierdo, en las cuales el dorsal sea visible con el piloto sobre la motocicleta en posición de conducción.

#### **Categoría SM1**

Los dorsales serán de color negro mate anti-reflectante y realizado con trazos rectos.

El fondo de los dorsales será de color amarillo mate.

#### **Categoría SM2**

Los dorsales serán de color blanco mate anti-reflectante y realizado con trazos rectos.

El fondo de los dorsales será de color negro mate.

#### **Categoría SM3**

Los dorsales serán de color negro mate anti-reflectante y realizado con trazos rectos.

El fondo de los dorsales será de color blanco.

#### **Categoría SM30, SM40**

Los dorsales serán de color blanco mate anti-reflectante y realizado con trazos rectos.

El fondo de los dorsales será de color azul mate.

#### **Categoría SM65**

Los dorsales serán de color negro mate anti-reflectante y realizado con trazos rectos.

El fondo de los dorsales será de color amarillo mate.

#### **Categoría SM85**

Los dorsales serán de color negro mate anti-reflectante y realizado con trazos rectos.

El fondo de los dorsales será de color blanco.

#### **Categoría SM100**

Los dorsales serán de color blanco mate anti-reflectante y realizado con trazos rectos.

El fondo de los dorsales será de color negro mate.

#### **Categoría SMROAD**

Los dorsales serán de color blanco mate anti-reflectante y realizado con trazos rectos.

El fondo de los dorsales será de color rojo mate.

La publicidad en la placa porta-números se colocará como mínimo a 5 cm. alrededor del número, siempre dejando éste libre y bien visible.

#### **1.14.- GUARDABARROS**

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

### **1.15.- INDUMENTARIA**

Los participantes irán provistos de mono de cuero de una pieza o en su defecto, si es de dos piezas, que la unión entre ambas partes sea correcta, casco integral (cross o velocidad), botas, guantes, etc.

Queda expresamente prohibido cualquier indumentaria encima del mono de protección, a excepción del mono de plástico transparente para el agua en caso de lluvia y del que provea el organizador (como chalecos con dorsales y publicidad del evento si fuera el caso), o aquella prenda que superpuesta al mono quede ceñida a este, y previa autorización del delegado de la FCM.

### **1.16.- ESTETICA**

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

### **1.17.- MEDIO AMBIENTE**

Será obligatorio el uso de una alfombrilla absorbente en la zona de trabajo de las motocicletas, con el fin de impedir que aceites ó combustibles se esparzan por el suelo.

Cada piloto tiene la obligación de no dejar basura, aceites, neumáticos u otros desperdicios en la zona que han utilizado durante la prueba.

Las motocicletas sólo se podrán lavar en los lugares autorizados y creados a tal efecto por el organizador.

Los residuos, aceite, basura, etc..., serán depositados en contenedores ó depósitos correspondientes, colocados a tal efecto en lugares determinados por el organizador.

El no cumplimiento de estas normas puede conllevar una sanción económica ó incluso la EXCLUSIÓN de la prueba del piloto responsable.

## **Annex 110518 al article 038.5.2 del Reglament Esportiu de Supermotard**

### **Inscripcions**

Els pilots menors de 14 anys SOLSAMENTE PODRAN PARTICIPAR EN UNA UNICA CATEGORIA el mateix dia.

Barcelona 18 de Maig de 2011