



REGLAMENTO GENERAL DEL
RFME CAMPEONATO DE ESPAÑA DE SUPERMOTARD
RFME TROFEO NACIONAL DE MINI-MOTARD 65/85/150-4T
RFME TROFEO NACIONAL DE PIT-BIKE
2014
-Anexo 038-



REGLAMENTOS DEPORTIVOS
RFME Campeonato de España de Supermotard SM-Open
RFME Trofeo Nacional de Supermotard SM MASTER-35
RFME Trofeo Nacional de MINI-MOTARD 65/85/150-4T
RFME Trofeo Nacional de PIT-BIKE

038.1 TITULO Y GENERALIDADES

038.1.1 Normas RFME 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/Paddock

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 y edades

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 Día de la Competición. 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 CRITERIOS DE PUNTUACION EL CAMPEONATO DE ESPAÑA/TROFEOS NACIONALES

038.15.1 Mínimo de competiciones puntuables.

038.15.2 Mínimo de participantes.

038.16 RECLAMACIONES

038.16.1 Recurso de apelación

038.17 PREMIOS Y TROFEOS

038.18 CAMPEONATO DE CLUBS O ESCUDERIAS

038.19 CAMPEONATO DE MARCAS

038.1 TITULO Y GENERALIDADES

--La RFME convoca para el presente año el RFME Campeonato de España de Supermotard, que se regirá por su propio Reglamento Deportivo, por el de la FIM y por las siguientes normas, así como por las disposiciones complementarias que puedan ser debidamente aprobadas. Serán disputados en las competiciones y fechas que se señalen en el Calendario Deportivo Motociclista, pudiendo participar en la misma los pilotos con las licencias que se mencionan, estando dotada de los Trofeos y Premios que se indican.

038.1.1 Normas RFME para los Organizadores

--El Organizador de las competiciones puntuables debe cumplir las Normas RFME obligatorias estipuladas para dicho campeonato. Y los acuerdos específicos con el Promotor, Motociclismo Deportivo, llamado en adelante M.D.

--Los reglamentos particulares de todas las competiciones puntuables para este Campeonato, deberán ser enviados con un mes de antelación, como mínimo, a su fecha de celebración para su reglamentaria aprobación por la RFME.

--Toda competición cuyo Reglamento Particular no se reciba dentro de este plazo será considerada como suspendida.

038.2 CLASES

-SM-OPEN

-SM MASTER-35

-MINI-MOTARD 65/85/150-4T

-PIT-BIKE

038.2.1 Sub-Categorías

--Las Sub-Categorías de la clase SM-Open reconocidas para el RFME Campeonato de España de Supermotard son las siguientes:

- SM-Open
- SM-Promesas

--La Clase SM MASTER-35 es categoría única. RFME Trofeo Nacional de Supermotard.

--Las Sub-Categorías de la clase MINI-MOTARD reconocidas para el RFME Trofeo Nacional de son las siguientes:

- MINI-MOTARD 65
- MINI-MOTARD 85
- MINI-MOTARD 150-4T

--Las Sub-Categorías de la clase PIT-BIKE reconocidas para el RFME Trofeo Nacional de Supermotard son las siguientes:

- PIT-BIKE "A":
- PIT-BIKE "B":

038.2.2 Competiciones Suplementarias

--El programa de una Competición puntuable para el RFME Campeonato de España, puede comprender, entre otras, competiciones suplementarias nacionales o internacionales.

--Las mangas puntuables para el RFME Campeonato de España tendrán carácter FIM y/o FIM EUROPA, permitiéndose la participación de pilotos extranjeros, teniendo éstos opción a premios y a puntos para el Campeonato.

038.3 CIRCUITOS

--Las manifestaciones del RFME Campeonato de España de Supermotard deberán estar organizadas en circuitos que previamente hayan sido inspeccionados y aprobados por la RFME.

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 las clases MINI-MOTARD 65/85/150-4T y PIT-BIKE** que **NO** tendrá zona fuera de carretera. Por ello, el circuito tendrá que estar preparado para no tener la necesidad de entrar en la zona de tierra o superficie varia fuera de carretera.

--En el caso de que algún circuito no pudiese cumplir estos porcentajes, éste será examinado por los técnicos de la RFME, junto con el Promotor, a fin de dar la autorización al Club Organizador para la disputa en el trazado propuesto.

--El circuito no deberá ser inferior a **800 m.**, 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) y la altura máxima de éstos será de 2 m. Deberán tener una zona de ataque al salto plano de 4 m. como mínimo y una zona de recepción igualmente plana 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, así como observar las estipulaciones reflejadas en el Pliego de Condiciones.

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 altura y deberá asegurarse que el público no invada estas zonas. 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 Director de Competición 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 por medio de protecciones absorbentes de baja altura.

--La pista debe estar libre de piedras y las que pudiesen salir durante la competición, deben ser retiradas,

--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.

--Será obligatoria la presencia de Fuerzas de Orden Público competente en el lugar de la celebración de la prueba (Policía Local, Guardia Civil, etc...).

038.3.3 Parque de Corredores / Paddock

--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 Promotor es el único que tiene derecho a reservar sitio en el parque de corredores, así 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 eléctrica 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 €), que serán abonadas en el acto, antes de tomar la salida.

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 izquierdas y en el exterior izquierdo si la primera curva es a derechas. 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 **5 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 RFME Campeonato de España de Supermotard deberá ser inspeccionado por el órgano técnico competente designado por la RFME y por el Promotor, quienes emitirán el informe correspondiente para su aprobación o no, según proceda.
- Toda solicitud de inspección irá dirigida a la RFME 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 y un miembro de éste serán nombrados por la RFME.; el otro miembro del Jurado será nombrado por la organización.

038.4.2 Presidente del Jurado

- El Presidente del Jurado será nombrado por la RFME.
- 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 RFME.
 - Los miembros de la Comisión Delegada de la Asamblea General de la RFME.
 - El Delegado de la RFME. (en el caso de que no sea el Presidente del Jurado).
 - 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, de mutuo acuerdo con el Promotor y debe poseer titulación de Director de Competición y licencia RFME en vigor. 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 un adjunto al Director de Competición

038.5 PILOTOS

038.5.1 Licencias y edades

--Podrán participar y puntuar en este Campeonato, los pilotos nacionales o extranjeros, que estén en posesión de la Licencia Homologada por la RFME para el año en curso, así como los pilotos extranjeros de cualquier otra Federación Intercontinental, que cumplan con uno de estos dos requisitos:

-Poseer la Licencia FIM o FIM EUROPA correspondiente

-Poseer la Licencia Nacional de cualquier país afiliado a la FIM EUROPA.

--En ambos casos, es necesario presentar el Permiso de Salida de la respectiva Federación Nacional.

--También podrán puntuar los pilotos con Licencia Territorial que sean anfitriones de la prueba y comuniquen al Promotor al final de ésta, su interés de seguir el campeonato completo y tramiten tanto su inscripción para el resto del año, como la ampliación de su licencia territorial a Licencia Homologada RFME.

--Las edades de participación **y los pesos** son:

CATEGORIA	EDAD MINIMA	EDAD MAXIMA	PESO*
SM-OPEN	15		
SM-PROMESAS	15	20 (o que cumplan los 21 durante el año)	
SM MASTER-35	35		
MINI-MOTARD 65	8	11 (o que cumplan los 12 durante el año)	
MINI-MOTARD 85	10	14 (o que cumplan los 15 durante el año)	
MINI-MOTARD 150-4T	10	14 (o que cumplan los 15 durante el año)	
PIT-BIKE "A"	8	15 (o que cumplan los 16 durante el año)	Sin límite
	15		Menos de 150 kg
PIT-BIKE "B"	14		Más de 150 kg

*Peso total en conjunto Motocicleta + Piloto

038.5.2 Participación

-Clase SM-OPEN.

--Un participante de esta Clase sólo podrá participar en una de las sub-categorías (SM-Open ó SM-Promesas) y en su caso, en una de las clases complementarias que le autorice el Promotor (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 no retrasar el mismo, lo que conllevaría la exclusión de la prueba).

-Clase SM MASTER-35.

--Un participante de esta Clase podrá participar en cualquiera 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 **el no retrasar el mismo, lo que conllevaría la exclusión de la prueba**).

Clase MINI-MOTARD.

--Un participante de esta Clase podrá participar en cualquiera 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 sólo su responsabilidad **el no retrasar el mismo, lo que conllevaría la exclusión de la prueba**).

-Clase PIT-BIKE.

--Un participante de esta Clase podrá participar en cualquiera 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 sólo su responsabilidad el no retrasar el mismo, lo que conllevaría la exclusión de la prueba).

038.5.3 Inscripciones

--Las inscripciones y el pago de derechos correspondiente "EN PLAZO" deberán efectuarse a través de la página web de la RFME (www.rfme.com), **hasta las 24 horas del LUNES anterior al de la competición.**

--Las inscripciones "FUERA DE PLAZO" se podrá realizar del mismo modo hasta las 24 horas del MIERCOLES anterior al de la competición.

--Las inscripciones "EN PISTA" tendrá lugar en el circuito hasta la finalización de las verificaciones administrativas, **con un coste de 125 euros.**

--La no asistencia a una competición deberá ser comunicada a la RFME hasta el jueves anterior al de la celebración de la competición. La comunicación deberá efectuarse por escrito mediante e-mail a supermotard@rfme.com. Esta comunicación dará derecho a la devolución del importe de la inscripción, siempre que la misma sea debidamente justificada.

038.5.4 Números de Dorsal

--Para cada sub-categoría del Campeonato de España/Trofeos Nacionales, tendrán número fijo el Campeón, Subcampeón y tercer clasificado del año anterior, dando preferencia, en caso de coincidencia a la sub-categoría SM-Open. Además de éstos, el piloto que desee un número fijo, podrá elegirlo al realizar la inscripción, en función de la disponibilidad.

--Los dorsales 1,2 y 3 no podrán ser adjudicados a ningún otro piloto, en caso de que el titular de los mismos, solicitase otro distinto.

--Se adjudicarán dorsales de un o dos cifras. No obstante, cuando la inscripción así lo requiera o la RFME lo considere necesario, podrán adjudicarse dorsales de tres cifras.

--En caso de que la RFME disponga de Sponsor Oficial, ésta se reservará el derecho de utilización publicitaria en los dorsales.

038.6 ENTRENAMIENTOS

038.6.1. Entrenamientos

--**No hay restricción de entrenamientos libres los días anteriores a la prueba.**

--Estarán autorizados, a criterio del Promotor y del organizador y en la forma que estos determinen, los entrenamientos libres para todos los participantes inscritos en la prueba.

--Cada clase tendrá UNA sesión de entrenamientos cronometrados de 25 minutos de duración (en el caso de que exista un solo grupo) o de 20 minutos (en caso de existir 2 o más grupos). Siendo la sesión de carácter obligatoria y cronometrada. **Para las categorías MINI-MOTARD y PIT-BIKE será de 20 minutos, en caso de un sólo grupo y de 15 minutos en el supuesto de dos grupos.**

--Durante la tanda de entrenamientos cronometrados, el piloto que lo necesite, deberá entrar en la zona de mecánicos para reparar su motocicleta. Esta zona estará habilitada a tal efecto para ello. En caso de retirarse al Paddock, perderá el tiempo para parrilla, siendo relegado a la última posición de la parrilla de salida, siempre y cuando haya dado un mínimo de 4 vueltas y no se alcance la cantidad de 28 pilotos inscritos.

--Por el carácter clasificatorio que tiene la única tanda cronometrada y 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, incluidos los warm-up. Si por razones diversas, un piloto no puede 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 4 vueltas durante los entrenamientos libres, (o pueda demostrar que es conocedor del terreno), y no se alcance la cantidad de 28 pilotos inscritos presentes en el circuito el día de la competición.

--Serán aceptados 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.

--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 del grupo de la "Pole".

--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

--Habrà un solo grupo de clasificación.

--Serán clasificados los 28 pilotos más rápidos de los entrenamientos.

Pilotos de reserva

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

B. Más de 35 pilotos y hasta 70.

--Habrà dos grupos de clasificación, A y B.

-a) Para la primera carrera del Campeonato: Los pilotos serán repartidos en los grupos A y B, según su clasificación en el Campeonato del año precedente y presentes en el evento: el mejor piloto presente participará 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 distribución en estos grupos del resto de pilotos que no hayan obtenido ningún punto en el Campeonato del año precedente, se efectuará un sorteo.

-b) A partir de la segunda carrera: los pilotos serán repartidos en los grupos A y B, según su clasificación del año en curso y presentes en el circuito: el mejor piloto presente participará 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 distribución 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 rápidos de cada grupo.

Pilotos de reserva

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

C. Más de 70 pilotos.

--Habrà tres grupos de clasificación, A, B y C.

-a) Para la primera carrera del Campeonato: Los pilotos serán repartidos en los grupos A, B y C, según su clasificación en el Campeonato del año precedente y presentes en el evento: el mejor piloto presente participará 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 distribución en estos grupos del resto de pilotos que no hayan obtenido ningún punto en el Campeonato del año precedente, se efectuará un sorteo.

-b) A partir de la segunda carrera: los pilotos serán repartidos en los grupos A, B y C, según su clasificación del año en curso y presentes en el circuito: el mejor piloto presente participará 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 distribución 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 rápidos de cada grupo.

--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.

Pilotos de reserva

--El primer piloto de reserva será el corredor clasificado en el puesto 10º del Grupo A, el segundo corredor de reserva será el clasificado en el puesto 10º del grupo B, y el tercer corredor de reserva será el clasificado en el puesto 10º 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 11º.

--La decisión final de reemplazar a uno o varios pilotos de reserva para que pueda/n reemplazar a uno o varios corredores será tomada CINCO minutos antes de la salida de cada manga.

--Un piloto de reserva, que no haya sido autorizado a tomar la salida en la primera manga, puede hacerlo en cualquiera de las otras, si ello fuera necesario. Por otra parte, un piloto de reserva que ha tomado parte en la primera manga puede no ser autorizado a tomar parte en las restantes, si todos los pilotos clasificados se encuentran en la parrilla.

--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) 1 grupo de clasificación

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

b) 2 grupos de clasificación

--Si ha habido dos grupos de clasificación, el piloto más rápido (independientemente de que éste sea del grupo A ó B) se colocará el primero en la parrilla, seguido del piloto más rápido del otro grupo.

--Ejemplos:

- **La "Pole" es del grupo A:**

Éste se colocará el primero en la parrilla de salida, seguido del piloto más rápido del grupo B, a continuación por el segundo más rápido del grupo del piloto que ha obtenido la "Pole Position" (A), después del segundo más rápido del grupo B, y así sucesivamente.

- **La "Pole" es del grupo B:**

Éste se colocará el primero en la parrilla de salida, seguido del piloto más rápido del grupo A, a continuación por el segundo más rápido del grupo del piloto que ha obtenido la "Pole Position" (B), después del segundo más rápido del grupo A, y así sucesivamente.

c) 3 grupos de clasificación

--Si ha habido tres grupos de clasificación, el piloto más rápido (independientemente de que éste sea del grupo A, B ó C) se colocará el primero en la parrilla, seguido del piloto que precede siguiendo el orden alfabético.

--Ejemplos:

- **La "Pole" es del grupo A:**

Éste se colocará el primero en la parrilla de salida, seguido del piloto más rápido del grupo B, seguido del piloto más rápido del grupo C, a continuación por el segundo más rápido del grupo del piloto que ha obtenido la "Pole Position" (A), después del segundo más rápido del grupo B, después del segundo más rápido del grupo C, y así sucesivamente.

- **La "Pole" es del grupo B:**

Éste se colocará el primero en la parrilla de salida, seguido del piloto más rápido del grupo C, seguido del piloto más rápido del grupo A, a continuación por el segundo más rápido del grupo del piloto que ha obtenido la "Pole Position" (B), después del segundo más rápido del grupo C, después del segundo más rápido del grupo A, y así sucesivamente.

- **La "Pole" es del grupo C:**

Éste se colocará el primero en la parrilla de salida, seguido del piloto más rápido del grupo A, seguido del piloto más rápido del grupo B, a continuación por el segundo más rápido del grupo del piloto que ha obtenido la "Pole Position" (C), después del segundo más rápido del grupo A, después del segundo más rápido del grupo B, y así sucesivamente.

038.6.3 Día de la Competición. Entrenamientos libres.

--El día de la carrera se organizará una sesión de entrenamientos libres (Warm-up) 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 cronometrados y antes de que se celebren.

--La no asistencia sin causa justificada supondrá una penalización de 30 € o, en su defecto, la imposibilidad de participar en entrenamientos y carrera.

038.7 DÍA DE LA COMPETICIÓN -CARRERAS-

038.7.1 Zona de Pit Lane

--Sera la zona previa al acceso a pista

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

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.

A. 10 minutos antes de la salida de la carrera

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

B. 5 minutos antes de la salida de la carrera

--La vuelta de reconocimiento no es obligatoria. Los pilotos que decidan no participar en esta vuelta, pueden, bajo la supervisión de un Oficial y con el motor parado situar la 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 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 ésta (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.

C. 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 el calentamiento de neumáticos en las motocicletas (**generadores**) 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 deben abandonar la parrilla de salida., salvo dos mecánicos por motocicleta, la persona encargada de la sombrilla, el equipo oficial de televisión y los Oficiales de parrilla indispensables.

--A partir de ese momento nadie (excepto los Oficiales) está autorizado a volver a la parrilla de salida.

D. 1 minuto antes de la vuelta de calentamiento

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

--Se debe iniciar, en este momento, el proceso de retirada de los dispositivos para el calentamiento de neumáticos en las motocicletas (**calentadores**) situadas en la parrilla de salida.

--Todas las personas, excepto 1 mecánico por motocicleta, abandonarán la parrilla de salida bajo el control de los Oficiales de parrilla.

--El mecánico ayudará lo más rápidamente posible a poner en marcha la motocicleta y abandonará rápidamente la parrilla.

E. 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 podrán intentar arrancar su motocicleta. Estos pilotos podrán tomar la salida a la vuelta de calentamiento desde la salida de boxes.

--No podrán utilizar los calentadores de neumáticos ni podrán hacer un cambio de neumáticos.

F. 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 hasta la última cuando el Director de Carrera ordene a su fila la salida con una bandera roja.

--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 (**incluidos los que hayan tomado la salida a esta vuelta desde boxes**), 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 deben 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 levantando 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 no sean 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 (desde boxes), 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 1 minuto 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 con la Exclusión.

038.7.3 Adelantamiento en la salida

--Se entiende que hay anticipación a la señal de salida cuando hay desplazamiento de la motocicleta en el momento en el que las luces rojas del semáforo están encendidas. El Jurado de la prueba decidirá la sanción a imponer

--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 pilotos deben obedecer las indicaciones señalizadas mediante banderas.
- Los pilotos 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 pilotos 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 piloto 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 piloto a retirar su motocicleta.
- Si un piloto 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 pilotos 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, parrilla o en la pista.
- Está terminantemente prohibido que los pilotos 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 **y una vez concluida la sesión de entrenamientos.**
- Durante los entrenamientos, la consulta entre los miembros de equipos y sus corredores estará limitada a la zona de reparaciones, por lo tanto, **está terminantemente prohibido** 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 RFME.
- 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 RFME y del Promotor.
- 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:

- 115 dB/A (+1 dB/A tolerancia medido con un sonómetro Tipo 1)
- 115 dB/A (+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 total empleado en la manga, clasificando con los corredores que hayan 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

--Las competiciones puntuables para el RFME Campeonato de España y Trofeos Nacionales se desarrollarán a:

CLASE	MANGAS
SM-OPEN (SM-Open y SM-Promesas).	Tres mangas de 8 minutos + 2 vueltas
SM MASTER-35	Dos mangas de 10 minutos + 2 vueltas
MINI-MOTARD 65/85/150-4T	Dos mangas de 8 minutos + 2 vueltas
PIT-BIKE (A / B)	Dos mangas de 8 minutos + 2 vueltas

--Los intervalos mínimos entre las mangas serán de 30 minutos mínimos para todas las categorías y cilindradas, 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.

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 PIT LANE, tendrán 5 minutos después de la detención de la manga para efectuar el repostaje, y la nueva salida será dada a la mayor brevedad posible.

--El lugar en parrilla será adjudicado por el puesto que los pilotos ocupaban en la parrilla inicial.

--El tiempo de duración de esta nueva manga será el inicialmente establecido para la manga en cuestión.

--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 proceso de clasificación de la manga será el siguiente:

1.- Para los pilotos que han pasado antes de mostrarse la bandera roja, se establecerá una clasificación en base al total de vueltas efectuadas.

2.- Para los pilotos que no han pasado antes de la interrupción de la carrera, se establecerá una clasificación en base a su anterior vuelta de carrera.

3.- La clasificación completa se establecerá combinando las dos clasificaciones parciales obtenidas según el principio vueltas/tiempo.

--Con la excepción de una salida falsa, una manga solamente puede ser recomenzada una 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, en este caso sin tomar ventaja en el nuevo retorno a la pista.

• 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 (Paddock) con su motocicleta durante la competición no podrán reanudar la misma.

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

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

• Cualquier infracción a este artículo podrá ser sancionada con la EXCLUSIÓN.

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, 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. Está prohibido adelantar en la zona de cobertura de dicha bandera. Toda infracción a esta regla puede ser sancionada, **tanto en entrenamientos como en carrera, según criterio del Jurado de la prueba.**
- 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 el 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 tales efectos el sistema de TRANSPONDER. Por ello, se establece, mediante la fórmula de recibo firmado, una fianza de 300 €, 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 treinta 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.

--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 realizará por cada una de las sub-categorías SM-Open, SM-Promesas, SM MASTER-35, **MINI-MOTARD 65/85/150-4T y PIT-BIKE (A / B).**

--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 CRITERIOS DE PUNTUACION PARA EL CAMPEONATO DE ESPAÑA/TROFEOS NACIONALES

--Se concederán los puntos en cada manga a los pilotos clasificados, según la escala siguiente para cada una de las sub-categorías SM-Open, SM-Promesas, SM MASTER-35, **MINI MOTARD 65/85/150-4T, PIT-BIKE (A / B)**.

POSICIÓN	PUNTOS	POSICIÓN	PUNTOS	POSICIÓN	PUNTOS
1º	25	6º	10	11º	5
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 General Final del RFME Campeonato de España y RFME Trofeo Nacional, 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 la que hayan participado conjuntamente los pilotos en cuestión.

038.15.1 Mínimo de competiciones puntuables.

--Para que este Campeonato de España y Trofeos Nacionales tengan validez, deberán celebrarse y ser válidas, a efectos de puntuación, un mínimo de la mitad más una de las competiciones puntuables convocadas.

038.15.2 Mínimo de participantes.

--Para que una competición tenga validez a efectos de puntuación para estos Campeonatos y Trofeos, deberá contar con un mínimo de 6 inscripciones, formalizadas en tiempo y forma, o tomar la salida, 4 corredores que cumplan con lo establecido en el artículo 038.5.1.

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 devuelto 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 éste, la pieza se identificará mediante una etiqueta firmada por el Comisario Técnico y el piloto o persona autorizada por éste.

--En caso de reclamación técnica o si, por causa del resultado de una verificación técnica, en el momento en el 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 depósito de 800 € y presentar en el plazo de 2 días hábiles, ante la RFME, 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 DESCLASIFICACIÓN.
- 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 RFME, 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 RFME.
- 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.
- 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 y deportiva.
- Los trofeos a otorgar por los Clubes organizadores a los corredores clasificados en la Clasificación Final de cada una de las pruebas puntuables del RFME Campeonato de España y RFME Trofeos Nacionales en cada sub-categoría, serán los siguientes:

1º clasificado	TROFEO
2º clasificado	TROFEO
3º clasificado	TROFEO

- Los Trofeos, Copas y Diplomas para los RFME Campeonatos de España y RFME Trofeos Nacionales, otorgados por la Real Federación Motociclista Española, serán los siguientes:

Categorías	Cto/Copa/Trofeo	1º Clasificado	2º Clasificado	3º Clasificado
SM-Open	Campeonato de España	Trofeo Cto. y Diploma	Diploma	Diploma
SM-Promesas	Campeonato de España	Trofeo Cto. y Diploma	Diploma	Diploma
SM MASTER-35	Trofeo Nacional	Trofeo y Diploma	Diploma	Diploma
MINI-MOTARD 65	Trofeo Nacional	Trofeo y Diploma	Diploma	Diploma
MINI-MOTARD 85	Trofeo Nacional	Trofeo y Diploma	Diploma	Diploma
MINI-MOTARD 150-4T	Trofeo Nacional	Trofeo y Diploma	Diploma	Diploma
PIT-BIKE "A"	Trofeo Nacional	Trofeo y Diploma	Diploma	Diploma
PIT-BIKE "B"	Trofeo Nacional	Trofeo y Diploma	Diploma	Diploma

038.18 CAMPEONATO DE CLUBS O ESCUDERIAS

- La Clasificación por Clubes o Escuderías se establecerá al final del Campeonato, en cada una de las categorías, sumando la puntuación obtenida en la Clasificación General Final por los DOS pilotos mejor clasificados de un mismo Club o Escudería, siendo imprescindible que al menos participen CINCO Clubes o Escuderías distintos -concurantes o no al Campeonato- en cada una de las Competiciones puntuables mínimas establecidas.
- En caso de empate, se aplicarán las mismas condiciones de desempate que en el apartado de los pilotos.
- Para optar a esta clasificación, el Club o Escudería debe estar dado de alta en la RFME como Club Nacional.
- Al Club o Escudería vencedor, la RFME le expedirá un Diploma acreditativo del Título obtenido.
- Las categorías que optan a este Campeonato son:
 - RFME Campeonato de España de Supermotard SM-Open
 - RFME Campeonato de España de Supermotard SM-Promesas

038.19 CAMPEONATO DE MARCAS

--Para la Clasificación de los Campeonatos de Marcas, se sumarán en cada evento, los puntos de las DOS motocicletas mejor clasificadas de cada Marca con Licencia RFME vigente de Constructor, siendo imprescindible que al menos participen DOS Marcas distintas -concurstantes o no al Campeonato- en cada una de las Competiciones puntuables mínimas establecidas.

Ejemplo:

1.- Marca "A"	25 puntos para el Campeonato de Marcas.
2.- Marca "A"	20 puntos para el Campeonato de Marcas.
3.- Marca sin Licencia	0 puntos para el Campeonato de Marcas.
4.- Marca "B"	16 puntos para el Campeonato de Marcas.
5.- Marca sin Licencia	0 puntos para el Campeonato de Marcas.
6.- Marca "C"	13 puntos para el Campeonato de Marcas.
7.- Marca "A"	11 puntos para el Campeonato de Marcas.
8.- Marca "C"	10 puntos para el Campeonato de Marcas.
9.- Marca "D"	9 puntos para el Campeonato de Marcas.
10.- Marca "E"	8 puntos para el Campeonato de Marcas.
11.- Marca "A"	7 puntos, etc...

--En caso de empate, se aplicarán las mismas condiciones de desempate que en el apartado de los pilotos.

--Si un piloto participa con más de una marca en el Campeonato, en la Clasificación General Final aparecerá con la marca que más puntos haya obtenido.

--A la Marca vencedora, la RFME le expedirá un Diploma acreditativo del Título obtenido.

--Las categorías que optan a este Campeonato son:

- RFME Campeonato de España de Supermotard SM-Open
- RFME Campeonato de España de Supermotard SM-Promesas

REGLAMENTOS TÉCNICOS

1.- CONSIDERACIONES GENERALES

--El piloto o su mecánico, además de su equipo, debe presentar su propia motocicleta, conforme a la reglamentación vigente, para ser efectuada una inspección general de la motocicleta conforme a los reglamentos FIM y RFME.

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

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

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

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

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

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

REGLAMENTO TÉCNICO

RFME Campeonato de España de Supermotard SM-Open
RFME Trofeo Nacional de Supermotard SM MASTER-35

1.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS

--Las competiciones de supermotard estarán abiertas a motocicletas:

SM-OPEN	- Superiores a 175cc. hasta 750cc. (Motores de 4 tiempos)
	- Superiores a 120cc. hasta 300cc. (Motores de 2 tiempos)
SM-PROMESAS	- Superiores a 175cc. hasta 750cc. (Motores de 4 tiempos)
	- Superiores a 120cc. hasta 300cc. (Motores de 2 tiempos)
SM MASTER-35	- Superiores a 175cc. hasta 750cc. (Motores de 4 tiempos)
	- Superiores a 120cc. hasta 300cc. (Motores de 2 tiempos)

CONSULTAR ANEXO MOTOCICLETAS HOMOLOGADAS PARA SU PARTICIPACIÓN

--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.

--Cada motocicleta dispondrá de un interruptor ó pulsador de paro, el cual debe estar situado en el manillar y en perfecto estado de uso

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.- PUÑO GIRATORIO DE GAS

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

--El puño giratorio de gas debe cerrarse automáticamente en cuanto se suelte, regresando a su punto inicial.

1.4.- NEUMÁTICOS y LLANTAS

--Las llantas serán libres, tanto en su compuesto como en su configuración.

--Los neumáticos serán libres, tanto en la marca como en el compuesto.

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

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

--En caso de lluvia, la manga no se detendrá, pues todas las carreras son declaradas en mojado.

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.- TUBO DE ESCAPE

--Será de libre preparación

--Las motocicletas se medirán con el sistema 2 Metros Max.

--El nivel máximo de ruido es el siguiente: 115 dB/A

--Procedimiento:

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 taponos 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.

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 (min.250cc), el cual deberá estar vacío en el momento de comenzar los entrenamientos y la carrera.

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

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

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

--La guía de la cadena no podrá ser retirada, con la finalidad de evitar que se introduzca el pie, la mano, etc., entre el recorrido inferior de la cadena y la corona posterior de la rueda en caso de accidente o maniobra fortuita.

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

--En caso de niebla, lluvia ó escasa visibilidad, se deberá colocar un piloto rojo (led luminoso alimentado a pilas, fijo ó intermitente,) en la parte trasera de la motocicleta.

--Si durante los entrenamientos o la carrera, un Comisario Técnico detecta un defecto en una motocicleta y que tal defecto pudiera constituir un peligro tanto para él mismo como para el resto de pilotos, informará al Jurado. Es responsabilidad del Jurado excluir la motocicleta de los entrenos o de la carrera.

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.

--Los números y fondos serán:

CATEGORÍA	DORSAL	FONDO
SM-OPEN	NEGRO	AMARILLO
SM-PROMESAS	AZUL	AMARILLO
SM MASTER-35	BLANCO	AZUL

--Tanto los dorsales como los fondos serán de material mate anti-reflectante, y los dorsales estarán realizados con trazos rectos.

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

--En caso de que el "RFME Campeonato de España de Supermotard" disponga de un patrocinador oficial, el promotor se reserva el derecho de su utilización publicitaria en los dorsales.

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

1.14.- GUARDABARROS

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

--No deberán tener aristas cortantes o puntiagudas.

1.15.- ESTETICA

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

2.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS

--Los participantes irán provistos de mono de cuero de una pieza o en su defecto, si es de dos piezas, que la unión entre ambas partes sea correcta, con protecciones en hombros, codos rodillas, etc. Igualmente irán provistos de botas y guantes de cuero ó material similar.

--Los participantes deberán llevar casco integral (cross o velocidad), homologado y vigente el año en curso, en buen estado, bien ajustado y sujeto correctamente.

--Está prohibido el material sintético.

--Es recomendable la utilización de protector de espalda

--La decisión final, en relación a la seguridad del equipamiento que verifique el piloto, la tendrá el Comisario Técnico.

--En caso de niebla, lluvia, o escasa visibilidad, se deberá colocar un piloto rojo (fijo ó intermitente) en la parte trasera de la motocicleta.

--Las motocicletas o los pilotos sólo podrán llevar equipos de grabación, tanto de vídeo como de cualquier otro tipo de datos, siempre que estén autorizados por la organización.

--En caso de una categoría del Campeonato de España o de los Trofeos Nacionales en el que las mangas se celebren conjuntamente con los campeonatos territoriales o con carreras suplementarias, los pilotos del nacional deberán portar un peto de color blanco, ceñido al mono. De no ser así, la organización le proporcionará uno de uso obligatorio.

--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 RFME y/o del Promotor.

3.- MEDIO AMBIENTE

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

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

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

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

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

REGLAMENTO TÉCNICO

RFME Trofeo Nacional de MINI-MOTARD 65/85/150-4T

1.-INTRODUCCIÓN

--Las motocicletas destinadas al RFME Trofeo Nacional MINI-MOTARD 65/85/150-4T se basan en motocicletas de producciones recientes o actuales y disponibles en el mercado a través de las redes de ventas habituales del fabricante y homologadas por éste para su participación en el RFME Trofeo Nacional de MINI-MOTARD 65/85/150-4T

2.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS

--Las competiciones de MINI-MOTARD estarán abiertas a motocicletas:

MINI-MOTARD 65	-Superiores a 60cc. hasta 65cc. (Motores de 2 tiempos)
MINI-MOTARD 85	-Superiores a 80cc. hasta 85cc. (Motores de 2 tiempos)
MINI-MOTARD 150-4T	-Superiores a 140cc. hasta 150cc. (Motores de 4 tiempos / configuración vertical)

CONSULTAR ANEXO MOTOCICLETAS HOMOLOGADAS PARA SU PARTICIPACIÓN

2.1.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE MINI-MOTARD

--Estos reglamentos están destinados a autorizar distintas modificaciones en la motocicleta homologada únicamente por el bien de la seguridad, de una reducción de costos (para la competición) y de una limitación de potencia.

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

--La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de las motocicletas MINI-MOTARD deben (salvo indicación contraria) ser conformes a la forma homologada (originalmente producida por el constructor).

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

--En el caso de que una motocicleta, tras caída en el curso de los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Comisario Técnico podría admitir la verificación de una segunda motocicleta.

2.2.- MOTOR / CAJA DE VELOCIDADES

--Motor monocilíndrico de 2/4 tiempos, con un cubicaje según subcategorías (ver apartado 2).

--Motor original homologado por el fabricante, se autoriza el pulido, aligerado y equilibrado de las piezas del mismo, siempre y cuando se efectúen sobre la base original, sin ningún cambio ni sustitución de piezas.

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

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

--La biela y el pistón serán libres

--Caja de cambios con un máximo de 6 velocidades.

--La caja de cambios debe ser la original homologada por el fabricante sin ningún tipo de modificación.

--El cambio debe ser mecánico, sin ningún tipo de ayuda eléctrica ó electrónica.

--Los cojinetes y retenes serán libres.

2.3.- CHASIS

--Debe ser el original sin ningún tipo de modificación.

2.4.- GEOMETRIA

--Debe ser la original, no se permite ninguna modificación.

2.5.- HORQUILLA DELANTERA

--Las horquillas deben ser las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.

--Las partes internas Standard de origen de las horquillas pueden modificarse.

2.6.- BRAZO DE SUSPENSIÓN POSTERIOR (BRAZO OSCILANTE)

--El brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual que el producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

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

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

--El tamaño de la bieleta del amortiguador se puede modificar.

2.7.- DIRECCIÓN

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

2.8.- AMORTIGUADOR POSTERIOR

--El/los amortiguador/es posteriores será/n libre.

--Los apoyos y los puntos de fijación deben ser los originales homologados por el fabricante y sin ningún tipo de modificación.

2.9.- FRENOS

--Las bombas de freno, tanto la delantera como la trasera, deben ser las originales homologadas por el fabricante.

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

--Los discos de freno serán libres, pero siempre de material férreo (los discos de carbono no están autorizados).

--Los latiguillos de freno son libres.

--Las pastillas de freno son libres.

--No se autoriza ningún conducto adicional de aire.

2.10.- LLANTAS

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

--En los ejes o pasadores delantero y trasero de las ruedas está prohibida la utilización de aleaciones ligeras.

--El diámetro de las llantas será de 12".

--Se pueden modificar el piñón de salida de caja, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas.

2.11.- NEUMÁTICOS.

--Los neumáticos serán libres, tanto en su marca como en su compuesto. El Promotor se reserva el derecho, en caso de llegar a un acuerdo con un fabricante de neumáticos, de obligar el uso exclusivo de una marca determinada.

--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.

2.12.- DEPÓSITO DE CARBURANTE

--Los tapones de carburante deben ser estancos y tener un sistema eficaz de cierre.

--Las chimeneas de aireación del depósito de carburante deben llevar una válvula de retención. La salida de las chimeneas de aireación debe hacerse en un recuperador apropiado, el cual debe tener una capacidad mínima de 125cc.

--En los depósitos de material plástico, se aconseja que el depósito este relleno de una espuma de material retardante (mousse Explosafe). Este punto será obligatorio en los depósitos metálicos.

2.13.- ADMISIÓN

--El tipo de admisión debe ser la original homologada por el fabricante

--Se autoriza la sustitución del elemento filtrante por otro similar al homologado.

--La caja de láminas serán de libre elección.

--Las láminas son de libre elección.

2.14.- ALIMENTACIÓN DE CARBURANTE

--El sistema de alimentación debe ser el original homologado por el fabricante.

--El carburador, agujas, campanas, etc., deben ser los originales homologados por el fabricante.

--Los chichlés y sus reglajes serán de libre manipulación.

2.15.- EMBRAGUE

--El tipo de embrague (en baño de aceite o en seco) y su mando (por cable o hidráulico) deben ser los originales de la motocicleta homologada.

--Los discos de embrague son de libre elección.

--El empleo de sistemas de ayuda electromecánica o electrohidráulica está prohibido.

2.16.- PUÑO GIRATORIO DE GAS.

--El conjunto acelerador con su cableado correspondiente es libre.

--El puño giratorio de gas debe cerrarse automáticamente en cuanto se suelte, regresando a su punto inicial.

2.17.- REPOSAPIÉS.

--Los reposapiés son libres. El montaje será de manera abatible y deberán incluir un dispositivo que los devuelva automáticamente a la posición normal.

2.18.- MANILLAR

- Será de tipo cross de una sola pieza.
- Los manillares deben estar equipados con una protección en la barra transversal. Los manillares sin esta barra deberán colocar la protección en el centro del mismo.
- Las extremidades del manillar deben ir protegidas por unos tapones de material sólido o recubierto de caucho.
- Las manetas con sus cableados correspondientes son libres.
- Las motocicletas deben estar provistas, y en estado operativo, de un botón de pare montado sobre el manillar.

2.19.- MANETAS

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

2.20.- GUARDABARROS

- Es obligatorio el montaje del guardabarros delantero y trasero, que irán contruidos en materiales plásticos flexibles.
- No deberán tener aristas cortantes o puntiagudas.**

2.21.- TUBO DE ESCAPE

- Será de libre preparación
- Las motocicletas se medirán con el sistema 2 Metros Max. (Ver Art. 1.6)
- El nivel máximo de ruido es el siguiente: 115 dB/A
- 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.

2.22.- INSTALACIÓN ELÉCTRICA

- La instalación eléctrica será de libre configuración.

2.23.- RADIADOR

- El sistema de refrigeración será el original.
- Los manguitos se podrán sustituir por otros no originales.
- Solo está permitido el uso de agua ó agua mezclada con alcohol etílico.

2.24.- ENCENDIDO

- El encendido será libre.
- La bujía será libre.

2.25.- PUESTA EN MARCHA

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

2.26.- TITANIO Y ALEACIÓN LIGERA.

- La utilización del titanio ó carbono está prohibida.

2.27.- TELEMETRÍA.

- No está permitido el uso de telemetría.
- Un dispositivo oficial de señalización podrá ser exigido en la máquina, (transponder).
- Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no se consideran como telemetría.
- Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no deberán perjudicar a ningún método o equipamiento oficial de cronometraje.

2.28.- PLACAS PORTANÚMEROS

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

--Los números y fondos serán:

CATEGORÍA	DORSAL	FONDO
MINI-MOTARD 65	BLANCO	NEGRO
MINI-MOTARD 85	NEGRO	BLANCO
MINI-MOTARD 150-4T	NEGRO	AMARILLO

--Tanto los dorsales como los fondos serán de material mate anti-reflectante, y los dorsales estarán realizados con trazos rectos.

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

--En caso de que el "RFME Trofeo Nacional de MINI-MOTARD" disponga de un patrocinador oficial, el Promotor se reserva el derecho de su utilización publicitaria en los dorsales.

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

2.29.- CARBURANTE

--Solo se autoriza la utilización de carburante normal sin plomo con una tasa de plomo máxima de 0,005 g/l (sin plomo) y un MON máximo de 90, que se comercialice libremente y que cumpla con el Reglamento de Carburantes de la RFME (ver reglamento para las especificaciones detalladas).

2.30.- ESTÉTICA

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

2.31.- 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.

--La guía de la cadena no podrá ser retirada, con la finalidad de evitar que se introduzca el pie, la mano, etc., entre el recorrido inferior de la cadena y la corona posterior de la rueda en caso de accidente o maniobra fortuita.

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

--En caso de niebla, lluvia ó escasa visibilidad, se deberá colocar un piloto rojo (led luminoso alimentado a pilas, fijo ó intermitente,) en la parte trasera de la motocicleta.

--Si durante los entrenamientos o la carrera, un Comisario Técnico detecta un defecto en una motocicleta y que tal defecto pudiera constituir un peligro tanto para él mismo como para el resto de pilotos, informará al Jurado. Es responsabilidad del Jurado excluir la motocicleta de los entrenos o de la carrera.

3.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS

--Los participantes irán provistos de mono de cuero de una pieza o en su defecto, si es de dos piezas, que la unión entre ambas partes sea correcta, con protecciones en hombros, codos rodillas, etc. Igualmente irán provistos de botas y guantes de cuero ó material similar.

--Los participantes deberán llevar casco integral (cross o velocidad), homologado y vigente el año en curso, en buen estado, bien ajustado y sujeto correctamente.

--Está prohibido el material sintético.

--Es recomendable la utilización de protector de espalda

--La decisión final, en relación a la seguridad del equipamiento que verifique el piloto, la tendrá el Comisario Técnico.

--En caso de niebla, lluvia, o escasa visibilidad, se deberá colocar un piloto rojo (fijo ó intermitente) en la parte trasera de la motocicleta.

--Las motocicletas o los pilotos sólo podrán llevar equipos de grabación, tanto de vídeo como de cualquier otro

tipo de datos, siempre que estén autorizados por la organización.

--En caso de una categoría del Campeonato de España o de los Trofeos Nacionales en el que las mangas se celebren conjuntamente con los campeonatos territoriales o con carreras suplementarias, los pilotos del nacional deberán portar un peto de color blanco, ceñido al mono. De no ser así, la organización le proporcionará uno de uso obligatorio.

--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 RFME y/o del Promotor.

4.- MEDIO AMBIENTE

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

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

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

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

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

REGLAMENTO TÉCNICO RFME Trofeo Nacional de PIT-BIKE

1.-INTRODUCCIÓN

Las motocicletas destinadas al **RFME Trofeo Nacional de PIT-BIKE** se basan en motocicletas de producciones recientes o actuales y disponibles en el mercado a través de las redes de ventas habituales del fabricante y homologadas por éste para su participación en el **RFME Trofeo Nacional de PIT-BIKE**

2.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS

--Las competiciones de PIT-BIKES estarán abiertas a motocicletas:

PIT-BIKE "A"	Hasta 160cc (Motores 4 tiempos / configuración horizontal)
PIT-BIKE "B"	Hasta 160cc (Motores 4 tiempos / configuración horizontal)

CONSULTAR ANEXO MOTOCICLETAS HOMOLOGADAS PARA SU PARTICIPACIÓN

2.1.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE PIT-BIKE

--La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de las motocicletas PIT-BIKE deben (salvo indicación contraria) ser conformes a la forma homologada (originalmente producida por el constructor).

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

--En el caso de que una motocicleta, tras caída en el curso de los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Comisario Técnico podría admitir la verificación de una segunda motocicleta.

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

2.2.- MOTOR / CAJA DE VELOCIDADES

--Motor monocilíndrico de 4 tiempos, de configuración horizontal, con una cilindrada máxima de 160cc.

--Se autoriza la preparación del motor, siempre sobre la base de los componentes originales.

--Motores autorizados:

- YX
- Zonsheng
- Lifan

No están autorizados los motores KITAKO y DAYTONA

--Culatas de dos válvulas. Se autoriza el cambio de muelles de válvulas.

--Caja de cambios original, con un máximo de 4 velocidades. No están autorizadas las motocicletas automáticas.

--El cambio debe ser mecánico, sin ningún tipo de ayuda eléctrica ó electrónica.

2.3.- CHASIS

--Se admitirán refuerzos siempre y cuando no varíen la geometría (art. 1.4).

2.4.- GEOMETRIA

--Distancia entre ejes: mínimo 100cm / máximo 130cm

--Altura del asiento: mínimo 60cm / máximo 85cm

2.5.- HORQUILLA DELANTERA

--Serán libres, siempre de recorrido variable. No se admitirán barras fijas.

--Tanto las botellas como las barras serán de sección externa circular.

--No se admitirán soldaduras, rebajes, cortes ni abolladuras para el acople de piezas (frenos,...)

--Las partes internas Standard de origen de las horquillas pueden modificarse.

--Las tijas serán de libre elección.

2.6.- BRAZO DE SUSPENSIÓN POSTERIOR (BRAZO OSCILANTE)

--El brazo de suspensión posterior será de cualquier modelo de Pit-Bike, tanto originales como del mercado de accesorios).

--La guía de la cadena no podrá ser retirada, con la finalidad de evitar que se introduzca el pie, la mano, etc., entre el recorrido inferior de la cadena y la corona posterior de la rueda en caso de accidente o maniobra fortuita.

--En caso de retirar la guía de la cadena, un protector de cadena debe fijarse de modo que impida que la piana/el pie del piloto se meta entre el recorrido inferior de la cadena y la corona posterior de la rueda.

2.7.- DIRECCIÓN.

- Estará provista de sus correspondientes topes de final de recorrido.
- El amortiguador de dirección es libre, puede añadirse o remplazarse por un amortiguador accesorio.
- El amortiguador de dirección no puede actuar como tope que limita el ángulo de giro.

2.8.- AMORTIGUADOR POSTERIOR

- El/los amortiguador/es posteriores serán de libre elección.

2.9.- FRENOS.

- Las bombas de freno, tanto la delantera como la trasera, y las pinzas de freno serán de libre elección.
- Los discos de freno serán libres, pero siempre de material férreo (los discos de carbono no están autorizados).
- Sólo se autoriza un solo disco de freno por rueda.
- Los latiguillos de freno son libres.
- Las pastillas de freno son libres.

2.10.- LLANTAS

- Libres. Se podrán montar tanto de aleación como de radios.
- En los ejes o pasadores delantero y trasero de las ruedas está prohibida la utilización de aleaciones ligeras, titanio o carbono.
- El diámetro de las llantas será de 12".
- Se pueden modificar el piñón de salida de caja, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas.
- El piñón de ataque deberá estar provisto de su correspondiente protector.

2.11.- NEUMÁTICOS.

- Los neumáticos serán libres, tanto en su marca como en su compuesto.
- En todo neumático que sea manipulado no debe aparecer nunca la carcasa del mismo en el fondo del dibujo de la banda de rodadura.
- Quedan terminantemente prohibidos los de tipo cross, enduro o trial.
- En caso de lluvia, la manga no se detendrá, pues todas las carreras son declaradas en mojado.

2.12.- DEPÓSITO DE CARBURANTE

- Los tapones de carburante deben ser estancos y tener un sistema eficaz de cierre.
- En los depósitos de material plástico, se aconseja rellenar el mismo de una espuma de material retardante (mousse Explosafe). Este punto será obligatorio en los depósitos metálicos.
- Las chimeneas de aireación del depósito de carburante deben llevar una válvula de retención.

2.13.- ADMISIÓN / ALIMENTACION

- El carburador será libre, manteniendo un diámetro mínimo de 22mm y máximo de 30mm.
- El montaje del filtro del carburador será opcional.
- En caso de carrera con lluvia se autorizará el montaje de elementos rígidos frente al carburador (siempre que no suponga un peligro evidente), con la finalidad de evitar la entrada de agua en el motor a través del mismo.
- Los chiclés y sus reglajes serán de libre manipulación.

2.14.- EMBRAGUE

- El tipo de embrague (en baño de aceite) y su mando (por cable) deben ser los originales de la motocicleta.
- Los discos de embrague como sus muelles serán de libre elección.
- El empleo de sistemas de ayuda electromecánica o electrohidráulica está prohibido.

2.15.- PUÑO GIRATORIO DE GAS.

- El conjunto acelerador con su cableado correspondiente es libre.
- El puño giratorio de gas debe cerrarse automáticamente en cuanto se suelte, regresando a su punto inicial.

2.16.- REPOSAPIÉS.

- Los reposapiés son libres y siempre ubicados por delante del eje del basculante.
- El montaje será de manera abatible y deberán incluir un dispositivo que los devuelva, en la medida de lo posible, a la posición normal.
- Se recomienda la colocación de protectores de nylon bajo los estribos, de modo que evite que éstos toquen el suelo en caso de caída.
- En caso que los reposapiés sean íntegramente de material plástico (nylon, vinilo,...), no será necesario la condición de ser retráctiles.

2.17.- MANILLAR

- Será de tipo cross de una sola pieza. No será inferior a 600mm. ni superior a 850mm.
- Irà montado sobre torretas encima de la tija superior.
- Los manillares deben estar equipados con una protección en la barra transversal. Los manillares sin esta barra deberán colocar la protección en el centro del mismo.

- Las extremidades del manillar deben ir protegidas por unos tapones de material sólido o recubierto de caucho.
- Las motocicletas deben estar provistas, y en estado operativo, de un botón de pare montado sobre el manillar.
- Está prohibido el uso de manillares fabricados en fibra de carbono, Kevlar u otros materiales compuestos.

2.18.- MANETAS

- Las manetas y con sus cableados correspondientes son libres.
- 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.
- Se autoriza el cambio de manetas ajustables con sistema plegable anti-rotura.
- No se autoriza el cambio de posición de los controles de manos y pies.

2.19.- GUARDABARROS

- Es obligatorio el montaje del guardabarros delantero y trasero, que irán contruidos en materiales plásticos flexibles. Los guardabarros no podrán presentar aristas cortantes ni puntiagudas.

2.20.- TUBO DE ESCAPE.

- Será de libre preparación
- Las motocicletas se medirán con el sistema 2 Metros Max. (Ver Art. 1.6)
- El nivel máximo de ruido es el siguiente: 115 dB/A
- El silencioso se señalará con una marca cuando sea controlado, y estará prohibido cambiarlo después de la verificación, salvo que sea por un silencioso de recambio que deberá igualmente ser verificado y sellado.

2.21.- INSTALACIÓN ELÉCTRICA

- La instalación eléctrica será de libre configuración, al igual que su cableado.

2.22.- RADIADOR DE ACEITE

- El sistema de refrigeración será por aire o aire/aceite.
- Se autoriza el montaje de un radiador de aceite o de un difusor.
- Los latiguillos se podrán sustituir por otros no originales.

2.23.- ENCENDIDO

- El encendido será el montado en origen por los modelos admitidos.
- Se autoriza el intercambio de encendidos originales entre modelos.
- Se autoriza el montaje de rotor "tipo chino".
- La bobina será de libre elección.
- La bujía será libre tanto en marca como en grado térmico.

2.24.- PUESTA EN MARCHA

- Es aconsejable contar con un dispositivo de arranque, ya sea de pedal o por motor de arranque.

2.25.- TELEMETRÍA.

- No está permitido el uso de telemetría.
- Un dispositivo oficial de señalización podrá ser exigido en la máquina, (transponder).
- Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no se consideran como telemetría.
- Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no deberán perjudicar a ningún método o equipamiento oficial de cronometraje.

2.26.- NÚMEROS Y FONDOS

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

CATEGORÍA	DORSAL	FONDO
PIT-BIKE "A" / "B"	NEGRO	BLANCO

- Los dorsales estarán realizados con trazos rectos y serán en colores mates ó antirreflectantes.
- La publicidad en la placa porta-números se colocará como mínimo a 5 cm alrededor del número, siempre dejando éste libre y bien visible.
- En caso de que el "RFME Trofeo Nacional de PIT-BIKE" disponga de un patrocinador oficial, el promotor se reserva el derecho de su utilización publicitaria en los dorsales.
- En el caso de discusión referente a la legibilidad de los números, la decisión del Comisario Técnico será final.

2.27.- CARBURANTE

--Solo se autoriza la utilización de carburante normal sin plomo con una tasa de plomo máxima de 0,005 g/l (sin plomo) y un MON máximo de 90, que se comercialice libremente y que cumpla con el Reglamento de Carburantes de la RFME (ver reglamento para las especificaciones detalladas).

2.28.- ESTÉTICA

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

--Todas las partes plásticas que compongan la motocicleta, al igual que el asiento, deberán estar exentas de roturas.

--Se autorizan cortes en las tapas para adaptarlas al paso del escape, siempre que no queden bordes cortantes.

2.29.- 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.

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

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

--La guía de la cadena no podrá ser retirada, con la finalidad de evitar que se introduzca el pie, la mano, etc., entre el recorrido inferior de la cadena y la corona posterior de la rueda en caso de accidente o maniobra fortuita.

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

--En caso de niebla, lluvia ó escasa visibilidad, se deberá colocar un piloto rojo (led luminoso alimentado a pilas, fijo ó intermitente,) en la parte trasera de la motocicleta.

--Si durante los entrenamientos o la carrera, un Comisario Técnico detecta un defecto en una motocicleta y que tal defecto pudiera constituir un peligro tanto para él mismo como para el resto de pilotos, informará al Jurado. Es responsabilidad del Jurado excluir la motocicleta de los entrenos o de la carrera.

3.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS

--Los corredores deben llevar un mono de cuero o material similar de una sola pieza, o en su defecto, si es de dos piezas, que la unión entre ambas partes sea correcta, con protecciones en rodillas, codos, hombros etc. Igualmente deben llevar guantes y botas de cuero o material similar.

--Está prohibido el material sintético.

--Es recomendable llevar un protector de espalda.

--Los corredores deben llevar un casco integral (velocidad ó cross), homologado y vigente el año en curso, en buen estado, bien ajustado y sujeto correctamente.

--La decisión final en relación la seguridad del equipamiento que verifique el piloto la tendrá el Comisario Técnico.

--Las motocicletas o los pilotos sólo podrán llevar equipos de grabación tanto de video, cómo de cualquier otro tipo de datos, siempre que estén autorizados por la organización.

4.- MOTOCICLETAS PELIGROSAS

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

5.- MEDIO AMBIENTE

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

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

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

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

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