



CATEGORÍA MINIVELOCIDAD

REGLAMENTO DEPORTIVO

1.- Circuito

1.1.-Especificacion del circuito

- Circuitos de velocidad de asfalto

1.2.- 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.

-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 8.00 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.

1.3.- Parrilla de salida

Se conformará de la siguiente manera:

- El número de puestos por línea de salida será de 3.
- La “pole position” deberá estar colocada en el extremo exterior derecho si la primera curva es a 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 (50 cm. x 5 cm.).
- El número total de puestos a pintar sobre la línea de salida será de 15

2.- PILOTOS

- Podrán participar los pilotos con licencia CE, licencia única o licencia social. Igualmente, podrán participar los pilotos que posean licencia por un día emitida por la FGM específicamente para cada prueba.

Las edades para participar en cada categoría son las siguientes:

CATEGORIA	EDAD
Miniv. 65cc	De 6 a 14 años
Miniv. 85cc	De 8 a 14 años
Mini GP 110	De 6 a 14 años

Cada categoría puntuará de forma independiente

3.- ENTRENAMIENTOS

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





- Los entrenamientos libres y cronometrados se celebrarán conjuntamente y constarán de 15 min.

-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. Si por razones diversas, un piloto no puede acreditar tiempo durante los entrenamientos, éste podrá tomar parte en la carrera, entrando el último en la parrilla de salida, siempre y cuando pueda demostrar que es conocedor del terreno, y no se alcance la cantidad de 15 pilotos inscritos presentes en el circuito el día de la competición.

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

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

a) Un grupo: Los 15 mejores tiempos.

b) Dos grupos: Los 7 mejores tiempos de cada uno de ellos, y el mejor octavo de ambos grupos.

c) Tres grupos: Los 5 mejores tiempos de cada uno de ellos.

-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 40%.

-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.

4.- COMPETICION

4.1.- 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 o B) se colocará el primero en la parrilla, seguido del piloto más rápido del otro grupo.

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 o C) se colocará el primero en la parrilla, seguido del piloto que precede siguiendo el orden alfabético.

4.2.- Briefing:

- La no asistencia sin causa justificada supondrá la imposibilidad de participar en entrenamientos y carrera.
- La dispensa podrá ser acordada para un piloto por el Presidente del Jurado
-





4.3.- Día de la competición. Carreras

4.3.1- Duración de las mangas

La carrera se disputará a **dos mangas** con una duración de **10 minutos + 2 vueltas** cada una.

4.3.2.- 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

4.3.3 Procedimiento de salida.

-Se efectuará con el motor en marcha.
-El Director de Carrera dará orden de formar la parrilla de salida.
-Una vez colocados los pilotos, el director de carrera dará salida a la vuelta de reconocimiento por filas.

-Tras la vuelta de reconocimiento, los pilotos se situarán en el puesto que les corresponda en la parrilla de salida.

-Está prohibido repostar en la parrilla de salida.

-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.

-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.





4.3.4.-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.

4.3.5.-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.

4.3.6 Conducta durante los entrenamientos o 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 Pit-Lane, en la 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.

-Durante los entrenamientos cronometrados y la carrera, las reparaciones y ajustes en la motocicleta, sólo se podrán efectuar en la zona dedicada a ello por la organización.

-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 el jurado de la prueba.

-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.

-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

4.3.7.- 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. No podrá verificarse la misma moto para participar en dos categorías.

4.3.8.- 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 arrojado por la vuelta completa anterior a la salida de la bandera roja.

-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.

4.3.9.- 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.

-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.

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

4.4.- Señales oficiales

--La señalización oficial debe ser indicada por medio de banderas, 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. 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 blanca con aspa roja: médico en pista
 - Bandera Verde: Vía libre.
 - Bandera de cuadros negros y blancos: Fin de carrera.
- La salida será dada mediante sistema de semáforo.
-En caso que por problemas técnicos no se pudiera utilizar el semáforo, éste será sustituido por la Bandera Gallega.

4.5.- Cruce de la línea 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.

4.6.- Cronometraje y control de pasos

-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.

-Este transponder deberá ser devuelto en un plazo máximo no superior a treinta minutos desde la finalización de la última manga del programa.





4.7.- 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
- 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.

4.8.- Criterios de puntuación

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

POSICION	PUNTOS
1º	25
2º	20
3º	16
4º	13
5º	11
6º	10
7º	9
8º	8
9º	7
10º	6
11º	5
12º	4
13º	3
14º	2
15º	1

4.9.- 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.

-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.

4.10.- Premios y trofeos

-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 deportiva.





REGLAMENTO TÉCNICO 2019 MiniGP110

INTRODUCCIÓN

Las motocicletas destinadas a la VF Challenge Moto Race de la categoría MINIGP 110 4t se basan en las 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 Copa de España de Minivelocidad.

01.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE MINIGP 110 4t

Estos reglamentos están destinados a autorizar distintas modificaciones en la motocicleta homologada únicamente en bien de la seguridad, de una reducción de costos (para la competición) y de una limitación de potencia. Se entiende por original, todas aquellas piezas que la moto homologada llevaba en el momento de su comercialización y venta por el fabricante. Aquellos cambios por actualizaciones o cambios de proveedor deberán ser comunicados a la organización para su posterior homologación.

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 MINIGP 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 categoría. No se podrá participar con la misma moto en dos categorías diferentes.

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

02.- MOTOR / CAJA DE VELOCIDADES

- Configuración del motor y cilindrada máxima: MINIGP 110 4t : 113,36cc. (54x49,5)
- Caja de velocidades: MINIGP 110: 4v
- El motor y la caja de cambios deben ser los originales homologados por el fabricante sin ningún tipo de modificación.

03.- PESOS.

- El peso mínimo admitido para la motocicleta será de 65kg con tolerancia de 0.5kg





- Una primera infracción será penalizada con una advertencia. Una segunda infracción comportará una sanción consistente en la suma de 1 segundo por cada kilo de menos si se produce en los entrenamientos cronometrados y en la suma de 8 segundos por cada kilo de menos si se produce en carrera.
- Para llegar a los pesos mínimos, puede utilizarse un lastre.
- El peso puede controlarse en cualquier momento. El peso de la motocicleta será medido en el modo en que la motocicleta participe, comprendido el aceite, agua y otros líquidos, además de cualquier elemento complementario fijado a la motocicleta, tales como el emisor de cronometraje, cámara, equipamiento electrónico telemétrico, etc.
- Durante las sesiones de entrenamientos, se podrá solicitar a cualquier piloto que presente su motocicleta a una verificación del peso en el pit lane (esto se hará de manera tal que el piloto o el equipo sean molestados lo menos posible pero, de todos modos, el piloto o el equipo debe someterse a estos controles).

04.- CHASIS / SUB-CHASIS.

- Debe ser el original de la moto homologada sin ningún tipo de modificación.
- La distancia entre ejes debe ser 1120+/-15

05.- GEOMETRÍA.

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

06.- 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 no pueden modificarse; únicamente pueden sustituirse el aceite y los muelles así como variar su precarga

07.- 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 de la cadena inferior y la corona posterior de la rueda. El protector de cadena debe estar sujeto de manera consistente no permitiéndose la sujeción del mismo con elementos plásticos tales como bridas, teflón o similar.
- Cualquier articulación del brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.





08.- DIRECCIÓN.

- Deberán fijarse unos topes para asegurar un espacio de un mínimo de 30mm. Entre el manillar y el depósito, cuando el ángulo de giro esté en su punto máximo.

09.- AMORTIGUADOR POSTERIOR.

- El/los amortiguador/es deben ser los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada; únicamente pueden sustituirse el aceite y los muelles.
- Los apoyos y los puntos de fijación deben ser los originales homologados por el fabricante y sin ningún tipo de modificación.

10.- 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 los homologados por el fabricante o los del fabricante del mercado auxiliar NG, pero siempre de material férnico (los discos de carbono no están autorizados).
- Sólo estarán permitidos el siguiente número de discos y pinzas de freno en cada rueda y de medidas máximas para los discos: anterior, 1 disco 190; posterior, 1 disco 180.
- Los latiguillos de freno son libres.
- Las pastillas de freno son libres.
- No se autoriza ningún conducto adicional de aire.

11.- LLANTAS.

- Las llantas deben mantenerse igual a las originales del modelo producido por el fabricante en el momento de la venta por la red de concesionarios y agentes para la motocicleta homologada.
- Los ejes o pasadores delantero y trasero deben mantenerse igual que los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada.
- El diámetro y la anchura de la llanta deben mantenerse igual a las originalmente homologadas.
- La medida de las llantas será: anterior, 2.15x 10"; posterior, 2.50 x 10"
- Se pueden modificar el piñón de salida de caja y la corona de la rueda trasera; el paso de cadena debe ser el homologado por el fabricante aunque sus medidas pueden alterarse para adaptarse al desarrollo elegido.

12.- 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.





13.- DEPÓSITO DE CARBURANTE.

- Será el original y el interior es obligatorio que esté forrado de mousse, preferentemente Explosafe o similar.
- El tapón debe ser el original sin ninguna modificación.
- 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.

14.- CAJA DE AIRE, CONDUCTOS DE ADMISION.

- La caja de aire, las toberas y la caja de filtro deben ser la originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada, sin ningún tipo de manipulación.
- Las motocicletas homologadas con filtro de aire no podrán eliminarlo. Se autoriza su sustitución por otro similar al homologado.
- Los conductos de aire originales no pueden modificarse.

15.- ALIMENTACIÓN DE CARBURANTE.

- El sistema de alimentación debe ser el original homologado por el fabricante.
- El carburador será el original homologado para dicho modelo: MINIGP 110 Mikuni 22mm. Ø
- Los chiclés y sus reglajes serán libres.
- Las mariposas deben ser la originales sin ninguna modificación.
- TUBOS DE ASPIRACIÓN: Cualquier tubo de aspiración desde el motor o desde la caja de cambios deberá descargar en un depósito adecuado con una capacidad mínima de 250cc.
- TAPONES: Todos los tapones de orificios de llenado y vaciado de los fluidos del motor y caja de cambios deben de estar precintados con alambre.

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.

17.- REPOSAPIÉS.

- Los reposapiés son libres. Pueden montarse fijos o de manera abatible pero en este caso deberán incluir un dispositivo que los devuelva automáticamente a la posición normal.
- Los reposapiés se podrán adaptar a la medida del piloto.

18.- MANILLAR / MANETAS.

- El manillar debe ser el original.





- Las manetas y sus cableados correspondientes son libres. La longitud de las manetas no puede ser superior a 200mm., medidos desde el pivote, y terminadas en una esfera con un diámetro no inferior a 18mm. En caso de ser su terminación aplanada, tendrán un mínimo de 14mm.
- Las motocicletas deben estar provistas, y en estado operativo, de un botón de paro montado sobre el manillar.

19.- ESCAPE.

- Solo se podrá utilizar el homologado por el fabricante.
- La medida se tomará según el método FIM 2 metros Max.
- Por razones de seguridad, los bordes de la salida del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes.

20.- CARENADO.

- Debe ser el original y mantendrá la imagen, sujeciones y medidas del homologado por el fabricante.
- Se autorizan los tacos de protección, de nylon, redondeados, y no podrán sobresalir más de 15mm.
- El uso del guardabarros, tanto delantero como trasero, es obligatorio.
- El borde del parabrisas y los bordes del resto de las partes expuestas del carenado deben ser redondeadas.
- Ninguna parte de la motocicleta puede encontrarse detrás de una línea trazada verticalmente al borde del neumático trasero.
- Las medidas máximas serán aquellas producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.

Excepcionalmente, y bajo autorización expresa y supervisión del organizador, se podrá rebajar la altura de la silleta con respecto al suelo.

- No se permiten orificios adicionales.
- La parte inferior del carenado debe estar construida para contener, en caso de rotura del motor, al menos la mitad del total del aceite y el líquido refrigerante del motor. El borde inferior de cualquier abertura en el carenado debe estar por lo menos a 50mm del fondo del carenado.
- La parte inferior del carenado debe incorporar un agujero de 25mm. en el fondo de la parte inferior delantera. Este agujero debe permanecer cerrado en condiciones de seco y debe ser abierto sólo en condiciones de lluvia y cuando el Director de Carrera declare la carrera de mojado.

21.- INSTALACIÓN ELÉCTRICA.

- Los haces de cables deben de ser los originales.
- La instalación eléctrica debe ser exactamente igual que la original de la motocicleta. No se podrá variar su esquema de instalación ni la sección de los cables.
- Los cables deben ser continuos entre sus extremos de conexión
-
- No se permite ningún empalme, conexión o la instalación de un roba corriente en ninguno de los cables eléctricos.
- No se autoriza ninguna modificación en la instalación eléctrica.





23.- RADIADOR Y RADIADORES DE ACEITE.

- No se autoriza ninguna modificación.

24.- ENCENDIDO.

- El encendido debe ser el original de la moto homologada

25.- TITANIO Y ALEACIÓN LIGERA.

- La utilización del titanio o carbono está prohibida.
- Para los ejes de las ruedas está igualmente prohibida la utilización de aleaciones ligeras.

26.- TELEMETRÍA.

- No está permitido el uso de telemetría.
- No se permite ningún sistema de adquisición de datos.
- Es caso de que el modelo homologado disponga de sistema de adquisición de datos este debe estar desconectado y nunca estar en comunicación con el sistema de encendido. Los sistemas de encendido y adquisición de datos deben ser en todo momento independientes.
- 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.

27.- NÚMEROS Y FONDOS.

- Los números de carrera deben fijarse en la parte delantera y en los dos lados de la motocicleta, con el fin de que sean claramente visibles para el cronometraje, los espectadores y los Oficiales.

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

- Deberá dejarse un espacio libre de al menos 2mm. alrededor de los números.
- En cada motocicleta se colocarán tres placas porta números. La placa frontal debe estar colocada en el centro del frontal del carenado o ligeramente ladeado hacia el lado en el que está situado el cronometraje oficial. Las placas laterales deben estar colocadas en la parte posterior derecha e izquierda del colín o del carenado. Alternativamente, se puede colocar un dorsal en la parte central del colín con la parte superior del número hacia el piloto.
- En los carenados/colines de color claro, habrá un ribete en negro de una anchura mínima de 8mm. alrededor del fondo blanco.
- En el caso de discusión referente a la legibilidad de los números, la decisión del Comisario Técnico será final.
- Solo se adjudicarán numeraciones de hasta dos dígitos (de 1 al 99).





28.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS.

- Los corredores deben llevar un mono de cuero o material similar de una sola pieza con protecciones en rodillas, codos, hombros etc. Igualmente deben llevar guantes y botas de cuero o material similar.
- Está prohibido el material sintético.
- Es obligatorio llevar un protector de espalda.
- Los corredores deben llevar un casco integral, 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 como de cualquier otro tipo de datos, siempre que estén autorizados por la Organización.

29.- PUBLICIDAD.

- Todo participante deberá reservar obligatoriamente, un espacio para la publicidad oficial, de promotores o de patrocinadores de la VF Challenge Moto Race, bien sea en el mono o en la motocicleta.
- La ubicación concreta se hará pública en un anexo específico.

30.- 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.

31.- HOMOLOGACIÓN.

- Todos los modelos de motocicleta (chasis/motor) deberán estar homologados por la RFME.





REGLAMENTO TÉCNICO 65cc y 85cc

1.-INTRODUCCIÓN

--Las motocicletas destinadas a la RFME Copa de España de MINIMOTARD 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 la RFME Copa de España de MINI-MOTARD.

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE MINI-MOTARD

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

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

--La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de las motocicletas 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.

3.- 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)

3.1.- MOTOR / CAJA DE VELOCIDADES

--Motor monocilíndrico de 2 tiempos, con un cubicaje según Sub-Categorías (ver Punto 3 de este Reglamento).

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

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

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





- La biela y el pistón serán libres
- La caja de cambios debe ser la original homologada por el fabricante sin ningún tipo de modificación.
- El cambio debe ser mecánico, sin ningún tipo de ayuda eléctrica o electrónica.
- Los cojinetes y retenes serán libres.

3.2.- CHASIS

- Debe ser el original sin ningún tipo de modificación.

3.3.- GEOMETRIA

- Debe ser la original, no se permite ninguna modificación

3.4.- HORQUILLA DELANTERA

- Las horquillas deben ser las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.
- Las partes internas de las horquillas pueden modificarse.

3.5.- BRAZO DE SUSPENSIÓN POSTERIOR (BRAZO OSCILANTE)

- El brazo de suspensión posterior debe ser el original del fabricante.
- Un protector de cadena debe fijarse de modo que impida que la pierna/el pie del piloto se meta entre el recorrido inferior de la cadena y la corona posterior de la rueda
- Cualquier articulación del brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.
- El tamaño de la bieleta del amortiguador se puede modificar.

3.6.- DIRECCIÓN

- Estará provista de sus correspondientes topes de final de recorrido.
- Se autoriza el montaje de un amortiguador de dirección.
- El amortiguador de dirección no puede actuar como dispositivo que limita el ángulo de giro.

3.7.- AMORTIGUADOR POSTERIOR

- El/los amortiguador/es posteriores será/n libre/s.
- Los apoyos y los puntos de fijación deben ser los originales homologados por el fabricante y sin ningún tipo de modificación.

3.8.- FRENOS

- Las bombas de freno, tanto la delantera como la trasera, serán de libre preparación.
- Las pinzas de freno (delantera y trasera) son libres.
- 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.





3.9.- LLANTAS

- Libres. Se podrán montar tanto de aleación como de radios.
- En los ejes o pasadores delantero y trasero de las ruedas está prohibida la utilización de aleaciones ligeras.
- Se pueden modificar el piñón de salida de caja, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas.

3.10.- 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.

3.11.- DEPÓSITO DE CARBURANTE

- Los tapones de carburante deben ser estancos y tener un sistema eficaz de cierre.
- Las chimeneas de aireación del depósito de carburante deben llevar una válvula de retención. La salida de las chimeneas de aireación debe hacerse en un recuperador apropiado, el cual debe tener una capacidad mínima de 125cc.
- En los depósitos de material plástico, se aconseja que el depósito esté relleno de una espuma de material retardante (mousse Explosafe). Este punto será obligatorio en los depósitos metálicos.

3.12.- 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.
- La toma de admisión será libre.

3.13.- ALIMENTACIÓN DE CARBURANTE

- El sistema de alimentación debe ser el original homologado por el fabricante.
- El carburador debe ser el original homologado por el fabricante.
- Los chiclés y sus reglajes serán de libre manipulación.

3.14.- EMBRAGUE

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

3.15.- 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.

3.16.- REPOSAPIÉS.

- Los reposapiés son libres. El montaje será de manera abatible y deberán incluir un dispositivo que los devuelva automáticamente a la posición normal.
- Los estribos deberán llevar una deslizadera de nylon o similar, con la finalidad que la parte metálica de los estribos no dañen el asfalto.
- Se autoriza el variado de la posición de los estribos.

3.17.- 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.

3.18.- MANETAS

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

3.19.- GUARDABARROS

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

3.20.- TUBO DE ESCAPE

- Será de libre preparación, conservando las características estéticas del original.
- Las motocicletas se medirán con el sistema 2 Metros Max.
- El nivel máximo de ruido es el siguiente:

- Verificación técnica inicial:





115 dB/A

- Verificación después de la manga:

115 dB/A

--Procedimiento: (Ver Art. 2.16)

--Para el test de ruido inicial en la inspección técnica, el piloto (o su mecánico) deben presentar un único escape de recambio por motocicleta.

--Otros escapes de recambio pueden ser presentados después que todos los participantes hayan presentado sus motocicletas, o durante los días posteriores del evento.

3.21.- INSTALACIÓN ELÉCTRICA

--La instalación eléctrica será de libre configuración.

3.22.- RADIADOR

--El sistema de refrigeración será el original.

--Los manguitos se podrán sustituir por otros no originales.

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

3.23.- ENCENDIDO

--El encendido será libre.

--La bujía será libre.

3.24.- 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.

3.25.- TITANIO Y ALEACIÓN LIGERA.

--La utilización del titanio está prohibida.

3.26.- 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.

3.27.- 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.

--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 la VF Challenge Moto Race disponga de un patrocinador oficial, el organizador 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.

3.28.- 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).

3.29.- ESTÉTICA

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

3.30.- SEGURIDAD

--Los tapones de vaciado, llenado y niveles de aceite, 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, matricula, 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.

--No están autorizadas las cámaras "on board" en las motocicletas. Las motocicletas sólo podrán llevar equipos de grabación, tanto de vídeo como de cualquier otro tipo de datos, siempre que estén autorizados por la organización.

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





4.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS

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

--Los participantes deberán llevar casco integral (cross o velocidad), homologado y vigente el año en curso, en buen estado, bien ajustado y sujeto correctamente. En casos de cascos sin pantalla protectora (cross...) será obligatorio el uso de gafas protectoras.

--Es recomendable la utilización de protector de espalda

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

--No están autorizadas las cámaras "on board" en los pilotos, casco, etc....

Los pilotos sólo podrán llevar equipos de grabación, tanto de vídeo como de cualquier otro tipo de datos, siempre que estén autorizados por la organización.

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

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.

6.- 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 o después de la carrera.

