



REGLAMENTO TÉCNICO MiniGP110

La detección por parte de los comisarios técnicos o deportivos de la presencia de botones de doble mapa o sistemas que modifiquen la lectura de potencia y que no hayan sido comunicados por el piloto, será causa de EXPULSION del campeonato, independientemente de la prueba de su uso o no en competición.

La negativa injustificada a someterse al control de potencia en dos ocasiones será causa para la inadmisión de inscripción en sucesivas pruebas.

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). **11,5 CV (a revisar después de los entrenamientos libres de la primera carrera)**

• 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 entre 100 y 115cm.
- Debe conservar número de chasis

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), será de 4 pistones o menos.

- Los discos de freno serán los homologados por el fabricante o los del fabricante del mercado auxiliar NG, pero siempre de material férreo (los discos de carbono no están autorizados).
- Los discos de freno serán de 220mm o menos, pero siempre de material férreo.
- 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 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 250cc.

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 o Mikuni VM24
- Los chiclés y sus reglajes serán libres. I=a2B&
- Las mariposas deben ser las 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 MiniGP160

La detección por parte de los comisarios técnicos o deportivos de la presencia de botones de doble mapa o sistemas que modifiquen la lectura de potencia y que no hayan sido comunicados por el piloto, será causa de EXPULSION del campeonato, independientemente de la prueba de su uso o no en competición.

La negativa injustificada a someterse al control de potencia en dos ocasiones será causa para la inadmisión de inscripción en sucesivas pruebas.

INTRODUCCIÓN

Las motocicletas destinadas a la VF Challenge Moto Race de la categoría MINIGP 160 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.

01.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE MINIGP 160 4t

Estos reglamentos están destinados a autorizar distintas modificaciones en las motocicletas homologadas 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.



2.- MOTOR

Los motores admitidos serán: ZONGSHEN 160 estando prohibido su cambio y/o modificación en cualquiera de sus componentes, incluidas juntas de base de cilindro y culata. **CV máximo 16CV, sin tolerancia.**

2.1.- Cilindrada

La cilindrada máxima admitida será 160 c.c.

No se admitirá ninguna tolerancia en la cilindrada.

2.2.- Carters motor

Los tapones de llenado y vaciado de aceite de motor y caja de cambios se precintarán para evitar que se aflojen y que se vierta aceite a la pista

2.3.- Embrague, caja de cambios y transmisión

La caja de cambios será de accionamiento manual con un máximo de 4 velocidades, estando prohibidas las automáticas.

Es obligatorio tener puesta una tapa protectora en el piñón de ataque, por seguridad. Es obligatorio el montaje del dispositivo "aleta de tiburón", en la parte inferior del basculante, como máximo a 5cm del plato de transmisión secundaria, por seguridad

3.- CHASIS

El chasis debe ser el de origen de la motocicleta.

Están prohibidos los refuerzos y modificaciones en chasis, basculante y tijas, a excepción de los necesarios para colocar un amortiguador de dirección y la "aleta de tiburón" en el basculante.

4.- CARENADO

No está permitida la montura de carenados adicionales.

Todas las partes plásticas que componen la motocicleta no podrán estar rotas o deterioradas.

Ninguna parte del carenado o de la motocicleta podrá sobresalir sobre una línea tangente, trazada verticalmente detrás del neumático trasero y delante del neumático delantero. Será obligatorio utilizar guardabarros delantero.

5.- DORSALES

SERÁN DE COLOR BLANCO SOBRE FONDO NEGRO. Cada motocicleta deberá estar dotada con 1 placa porta números, en el frontal de la moto, con medidas mínimas de 150x150mm, además de 2 en los laterales de la motocicleta.

La placa frontal deberá estar centrada en el carenado o ligeramente desplazada, pero siempre para que la placa sea más visible por el lado donde esté situado el Cronometraje.

Los números tendrán unas medidas mínimas de: 100mm de altura y 50m de ancho.

Las placas traseras en ningún caso pueden estar colocadas de forma que el piloto en su postura de manejo de la motocicleta pueda interferir en la correcta visión de los números.



Las dimensiones mínimas de los números son: 120x60mm.

Deberán dejarse un espacio libre, como mínimo, de 20mm alrededor de los números, en el cual se vea el fondo del dorsal.

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

6.- SUSPENSIONES

6.1.- Horquilla delantera

La horquilla delantera debe ser la original homologada por el fabricante de la motocicleta. - Podrá ser regulable en la parte hidráulica de compresión, extensión y precarga. La tija superior e inferior, deben ser las originales autorizadas al fabricante de la motocicleta. Se pueden reemplazar los muelles de horquilla para un mejor ajuste moto/piloto. Se puede modificar la cámara de aire para un mejor ajuste moto/piloto. No se puede modificar la parte hidráulica. Tratamientos superficiales adicionales no están permitidos.

6.2.- Amortiguador de dirección

Solo estará permitido el amortiguador de dirección que está incluido en el kit específico para esta motocicleta.

6.3.- Suspensión Trasera

El amortiguador debe ser el original autorizado al fabricante de la motocicleta. - Podrá ser regulable en su totalidad. Se puede sustituir el muelle trasero. Se puede modificar la longitud del mismo. No se puede modificar la parte interna del amortiguador.

7.- RUEDAS

Serán las de serie de la Motocicleta

7.1. Neumáticos

Está prohibido el uso de calentadores.

Serán de la marca PMT con especificaciones de libre elección.

No está permitido manipular o rayar los neumáticos.

8.- FRENOS

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

Los discos de freno, deben ser los originales homologados por el fabricante de la motocicleta. Los latiguillos de freno son de libre elección, pero estarán instalados de forma que no puedan sufrir roces y/o enganches con otros participantes. No se autoriza ningún conducto adicional de aire.

La bomba de freno delantera y trasera, deben de ser las originales homologadas por el fabricante de la motocicleta. Las pinzas de freno (delantera y trasera), deben ser las originales homologadas por el fabricante de la motocicleta.

9.- MANDOS



9.1. Mandos de pie y estriberas

Las estriberas y sus mandos pueden ser reposicionados, pero sus soportes deben estar montados en lugares originales del chasis. Las estriberas deben montarse fijas, las cual deben de acabar en una esfera de al menos 8mm de radio. La superficie del tapón debe ser diseñada para alcanzar el área más amplia posible.

9.2. Mandos manuales y manillar

El manillar debe tener la configuración igual al original de la motocicleta homologada. Los manillares deben tener una anchura máxima de 600 mm y sus terminaciones deben terminar en tapones sólidos. La anchura se define como el ancho medido entre la parte exterior de las empuñaduras del manillar. Las manetas son de libre elección. La longitud de las manetas no puede ser superior a 200 mm medidos desde el eje de pivotante y terminadas en una esfera con un diámetro no inferior a 18 mm. Los semimanillares dispondrán de sus correspondientes toques de caída con un mínimo de longitud de 20 mm medido desde el final del manillar. Estos deberán de estar contruidos con un material de plástico. Las motocicletas deben de estar equipadas con una protección en la maneta de freno para protegerla de una activación accidental en caso de colisión con otra motocicleta. Sólo podrán instalarse elementos fabricados específicamente para esta función. En caso de duda sobre la eficacia del sistema , la decisión del Director Técnico RFME será definitiva. Las motocicletas deben estar equipadas, y en estado operativo, de un botón de paro ubicado en el semimanillar izquierdo (que pueda ser alcanzado por la mano mientras esté apoyada en el puño) capaz de detener el motor. El botón debe de ser de color rojo.

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

El filtro de aire será el de serie de la motocicleta, el cual se podrá eliminar o poner trompeta sin filtro.

No se permite el uso del Air-Box ni la manipulación de la caja de filtro de aire.

Está prohibido agujerear las tapas del filtro del aire.

Está prohibido el uso de bomba de aceleración o el uso de Power-Jet.

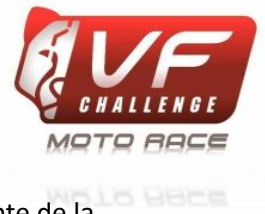
10.1. Depósito de combustible

El depósito debe ser el original producido por el fabricante, para la motocicleta homologada.

Todos los depósitos de combustible deben llevar una Mouse de elemento de carburante (explosafe o similar), para evitar que se produzcan gases en el interior y que en caso de caída haya explosión.

10.2. Carburador y Admisión

El carburador debe de ser la pieza originalmente montada y homologada por el fabricante de la motocicleta y con un máximo de 28 mm de diámetro. Solo se puede sustituir (los chicles y la posición de la aguja), quedando totalmente prohibido modificar el difusor, la aguja y demás recambio reemplazable del mismo.



La toma de admisión o tobera deberá ser la originalmente montada por el fabricante de la motocicleta, no se permitirá ninguna modificación sobre ésta.

10.3. Carburante

Solo se podrá utilizar gasolina sin plomo, según el reglamento R.F.M.E y F.I.M

11.- SISTEMA ELÉCTRICO Y TELEMETRÍA

11.1.- Cableado Eléctrico

Los haces de cables deben de ser los originales de la motocicleta.

La instalación eléctrica debe de ser exactamente como la original de la motocicleta. No se podrá variar su esquema de instalación ni la sección de los cables.

Los cables deben de 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.

11.2.- Telemetría

No está permitido el uso de telemetría.

No se permite ningún sistema de adquisición de datos.

En caso de que el modelo de motocicleta homologado disponga de sistema de adquisición de datos este debe de estar desconectado y nunca estar en comunicación con el sistema de encendido.

No está permitido los dispositivos automáticos de control de paso(vueltas).

11.3.- Encendido

Debe ser el original suministrado por el fabricante quedando totalmente prohibida su manipulación en ninguno de sus componentes, (pick up, bobinas, chaveta, etc...)

El CDI o centralita debe de ser el original de la motocicleta

12.- RADIADORES

Solo está permitido el uso de agua en la refrigeración líquida, estando prohibido todo tipo de aditivos. Los sistemas de refrigeración se mantendrán como el original.

Se podrá instalar un sistema de refrigeración para el aceite del motor siempre y cuando estén aseguradas sus conexiones para que no puedan producirse escapes.

13.- OBLIGACIONES

Es obligatorio llevar instalado al menos 1 depósito de 125 c.c. como mínimo, para todos los sobrantes y/o respiraderos de: Depósito, Motor, Radiador y Carburador. Dicho depósito será estanco y preparado para que no vierta su contenido en la pista.



Es obligatorio llevar topes de nylon o plástico en todas aquellas partes que puedan rozar con la pista y provocar marcas en el asfalto.

14.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO

Para poder participar en cualquier competición, es obligatorio estar provisto del siguiente equipamiento:

Casco: que deberá cumplir con las homologaciones para velocidad de la F.I.M. Solo cascos tipo "P". No están permitidos los cascos de tipo "NP" o "J" (Cross, enduro o trial) Queda prohibido montar en el casco cualquier tipo de accesorio, como por ejemplo cámaras, incluidos sus soportes, siempre que estos no vengan instalados de serie con la homologación del casco, por motivos de seguridad.

Indumentaria: que será de cuero o cordura de una sola pieza y con protecciones

Guantes: en material de cuero y que sean resistentes.

Botas: en material de cuero o equivalente.

Todo el equipamiento estará siempre en perfecto estado de uso durante la prueba, para garantizar la protección del piloto en caso de caída. No está permitido salir a pista con un equipamiento que esté roto o deteriorado, por caídas o desgastes.

El comisario Técnico de la Prueba podrá requisar cualquier componente de la indumentaria de un piloto no cumpla con las normas de seguridad.

15.- LUZ TRASERA DE EMERGENCIA

Todas las motocicletas deben de tener una luz roja en funcionamiento en la parte posterior de la motocicleta, para ser usadas en carreras en lluvia, poca visibilidad o carreras nocturnas.

Sera colocada en la parte final del asiento/carenado y aproximadamente en línea central de la motocicleta. La decisión final sobre la posición de la luz roja la tendrá el Comisario Técnico de la prueba.



REGLAMENTO TÉCNICO MINIMOTARD 65cc

La detección por parte de los comisarios técnicos o deportivos de la presencia de botones de doble mapa o sistemas que modifiquen la lectura de potencia y que no hayan sido comunicados por el piloto, será causa de EXPULSION del campeonato, independientemente de la prueba de su uso o no en competición.

La negativa injustificada a someterse al control de potencia en dos ocasiones será causa para la inadmisión de inscripción en sucesivas pruebas.

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)

3.1.- MOTOR / CAJA DE VELOCIDADES

--Motor monocilíndrico de 2 tiempos,

--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 de 12". 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 contruoidos 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. Se autoriza (y aconseja) montar luz trasera de lluvia.

--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.



REGLAMENTO TÉCNICO MINIMOTARD 85cc

La detección por parte de los comisarios técnicos o deportivos de la presencia de botones de doble mapa o sistemas que modifiquen la lectura de potencia y que no hayan sido comunicados por el piloto, será causa de EXPULSION del campeonato, independientemente de la prueba de su uso o no en competición.

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 85 -Superiores a 80cc. hasta 85cc. (Motores de 2 tiempos)

3.1.- MOTOR / CAJA DE VELOCIDADES

--Motor monocilíndrico de 2 tiempos,

--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 construidos 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. Se autoriza (y aconseja) montar luz trasera de lluvia.

- 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 video 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 video 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.