CAMPEONATO DE CASTILLA Y LEON 2025

VELOCIDAD MINI – GP

Artículo 1 - TITULO Y GENERALIDADES:

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

Artículo 2 – CATEGORIAS Y EDADES:

MINI GP 110 **-** Desde 7 años hasta 13 años o que los cumpla este año
MINI GP 160 **-** Desde 9 años hasta 15 años o que los cumpla este año

Artículo 3 – CIRCUITOS

Las manifestaciones del Campeonato de Castilla y León de Mini GP, deberán estar organizadas en circuitos que previamente hayan sido inspeccionados y aprobados por la FMCL.

3.1 Seguridad
Se actuará siempre con el fin de garantizar la máxima seguridad.

3.2 Asistencias médicas
El Club organizador tiene la obligación de llevar como mínimo dos ambulancias con su personal sanitario, así como un médico, preferiblemente traumatólogo, que deberán estar presentes en el circuito antes de empezar los entrenamientos cronometrados del domingo.

Artículo 4 – INSCRIPCIONES:

Las inscripciones y el pago de derechos correspondiente deberán efectuarse a través de los boletines facilitados por la FMCL.

Los precios y plazos están reflejados en el apartado de tarifas de la web.

Artículo 5 - 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 izquierda y en el exterior izquierdo sin la primera curva es a derecha.
Deberá estar pintada 2 m. retrasada con respecto a la línea de llegada de cronometraje (antena receptora cronometraje).
• En la misma línea de salida se dejará 1 m., como mínimo, a cada lado de cada una de las motocicletas y cada puesto se retrasará 1 m. con respecto a su precedente.
• Los emplazamientos de las líneas pares deberán estar emplazados entre las posiciones de las líneas impares.
• Un espacio de 4 m. debe separar a cada una de las líneas, esta distancia debe ser medida entre la primera posición de una línea y la primera de la línea siguiente.
• La posición de las motocicletas en la línea de salida se indicarán con un trazo blanco pintado sobre el suelo.
• El número total de puestos a pintar sobre la línea de salida será de 30.

Artículo 6 - PILOTOS:

Podrán participar en este Campeonato todos los pilotos con licencia Homologada, Regional y comunitaria de Castilla y León y pilotos con licencia Homologada de otras comunidades con convenio en sus diversas categorías.

LAS LICENCIAS DE 1 DIA NO PUNTUAN

Artículo 7 - TRANSPONDEDORES

La FMCL facilitará a todos los pilotos un transponder para el cronometraje de la competición, al finalizar la prueba el piloto tiene la obligación de devolverlo, en caso de pérdida tendrá que abonar el importe de dicho transponder.

Artículo 8 – ENTRENAMIENTOS:

8.1 Entrenamientos

Tendrán una sesión de entrenamientos de 20 min. Para poder tomar parte en las mangas de carrera, todos los pilotos deben tomar parte en los entrenamientos cronometrados.

Será aceptado un grupo de cómo máximo 30 pilotos por mangas, cuya selección se efectuará después de los entrenamientos cronometrados.

Será posible efectuar entrenamientos libres el día anterior, siempre y cuando el circuito los convoque.

Si hay exceso de participación o de categorías se podrán hacer 10 min. de los entrenamientos cronometrados el sábado en formato de libres cronometrados y con una ambulancia de asistencia

8.2 Orden de la parrilla de salida en la competición

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

8.3 En caso de lluvia

Las carreras se declararán todas en mojado.

Artículo 9 - CARRERAS:

9.1 Zona de pre-parque

Todas las motocicletas deben estar en la zona de salida 5 minutos antes de la hora del comienzo de la manga. No cumplir con esta norma supondrá la pérdida de posición en parrilla debiendo salir del box o pit lane.

9.2 Procedimiento de salida.

Se efectuará con el motor en marcha.
El director de carrera dará orden de formar la parrilla de salida.
Una vez formada, su adjunto con una bandera roja pasando entre los pilotos, dará comienzo a la vuelta de calentamiento por filas.
Terminada la vuelta de calentamiento, los pilotos volverán a sus puestos con la rueda delantera de su motocicleta situada en la línea que define su situación en la parrilla de salida y se encontrarán con el juez de salida con la bandera roja situado en la primera fila de la parrilla.
Una vez completada la parrilla, el juez de salida con la bandera roja se retirará de la parrilla.
Se dará la salida subiendo una bandera nacional de arriba a abajo o bien con semáforo al apagarse la luz roja.

9.3 Adelantamiento en la salida
Se entiende que hay anticipación a señal de salida cuando exista un movimiento de la motocicleta antes de que se levante la bandera de salida o se apague la luz del semáforo.
La penalización será de 10" a sumar en el tiempo total empleado por el piloto en su manga.

9.4 Medios de propulsión
Durante la carrera, las motocicletas solamente podrán desplazarse por su propia fuerza motriz, los esfuerzos musculares de su piloto o la fuerza de la gravedad.

9.5 Conducta durante la carrera
• Los corredores deben obedecer las indicaciones señalizadas mediante banderas.
• Los corredores deben comportarse de una manera responsable que, deliberadamente, no represente ningún peligro para los demás competidores, participantes o público espectador, tanto en la pista como en los boxes, antes, durante y después de la carrera.
• Los corredores únicamente deben circular por la pista y por la zona de boxes.
En caso de abandono accidental de la pista, podrá 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 y que no le represente ninguna ventaja. Los oficiales pueden ayudar al piloto a retirar su motocicleta.
• Si un corredor tiene la intención de abandonar, debe situar su motocicleta en una zona que no represente peligro, y siempre siguiendo las indicaciones de los oficiales, los cuales pueden ayudar al corredor a retirar su motocicleta.
• Si un corredor se encuentra con problemas en su motocicleta y como consecuencia de ellos debe retirarse de los entrenamientos o de la carrera, debe abandonar la pista y colocar su motocicleta en un lugar seguro siguiendo las indicaciones de los oficiales, y en ningún caso debe intentar proseguir por la pista con el objeto de alcanzar la zona de boxes.
• En el caso de los corredores que circulan a velocidad reducida por la pista para dirigirse a boxes, deben circular lo más separados posible de la zona ideal de trazada.
• Los repostajes se efectuarán siempre con el motor parado. Nunca se podrá repostar la motocicleta en el pre-parque o en la pista.
• Está terminantemente prohibido que los corredores transporten a otra persona en la motocicleta, ya sea por la pista como por la zona de boxes.
• Está prohibido circular en sentido contrario al de la marcha, a menos que esto se haga bajo la indicación de un oficial.
• No es posible la transmisión de ningún tipo de señal desde una motocicleta en marcha a ninguna persona o receptor, salvo las señales del emisor del cronometraje de la carrera, **de los sistemas denominados "lap timer", (siempre que no sean prohibidos expresamente por el cronometraje de la prueba**) y de los mensajes que, mediante la presentación de un panel, le son mostrados desde boxes a los corredores.
• Está prohibido pararse en pista durante el transcurso de los entrenamientos y carrera.
• Los ensayos de salida durante los entrenamientos están sólo autorizados siempre que esta práctica no represente peligro para los demás pilotos y para uno mismo.
• Durante los entrenamientos, la consulta entre los miembros de equipos y sus corredores estará limitada a la zona de reparaciones, ya que esta acción puede perjudicar el progreso de los otros corredores, por lo tanto, no se puede parar voluntariamente en la pista.
• Todos los pilotos, durante los entrenamientos o carrera, así como sus acompañantes (mecánicos, responsable de menores, etc.) observarán un comportamiento correcto, tanto con otros pilotos como con mecánicos cargos oficiales y público en general. De no ser así, el responsable será el piloto, y será contra este sobre el que recaigan las acciones o sanciones que estime oportunas la FMCL.
• Todo piloto que vaya sobre su motocicleta deberá ir provisto con la indumentaria apropiada (mono, casco, etc., todo en buenas condiciones).
• 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 con la EXCLUSIÓN.

9.6 Cambio de motocicleta
No está permitido el cambio de motocicleta

Artículo 10 – COMPETICIONES:

Las competiciones puntuables para el Trofeo Interprovincial de Castilla y León se desarrollarán a:
Dos mangas de 8 minutos más dos vueltas.

Adelantar con bandera amarilla conlleva una sanción de 5 puestos en la manga

Artículo 11 - 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 no importa en qué momento de la primera mitad de la misma, ésta será recomenzada. Los pilotos se dirigirán directamente al parque de corredores, y la nueva salida será dada a la mayor brevedad posible.
El nuevo lugar en parrilla será adjudicado por el puesto que ocupaba la vuelta anterior al momento que haya sido mostrada la bandera roja.
El tiempo de duración de esta nueva manga quedará reducido en un 30% con respecto al tiempo reglamentariamente establecido.
Se autorizará el cambio de motocicleta. La elección final deberá hacerse antes de los 10 minutos de la nueva salida.
Los pilotos de reserva pueden tomar parte en la nueva salida si uno o varios de los participantes iniciales están en la imposibilidad de participar o han sido excluidos.
El Director puede proponer al Jurado la exclusión de uno o varios pilotos, a los que considere responsables de la detención de la manga.
Si una manga es detenida después que haya transcurrido la primera mitad, la manga será considerada como terminada. El orden final estará determinado por la clasificación de los pilotos en la vuelta anterior a la que haya sido mostrada la bandera roja.
Con la excepción de una salida falsa, una manga solamente puede ser recomenzada una sola vez.
Si es necesario detener una manga más de una vez, ésta será declarada nula y no celebrada.

Artículo 12 - ASISTENCIA EXTERIOR:

Está prohibida toda asistencia exterior en la competición, salvo si es llevada a cabo, con el propósito de garantizar la seguridad, por un comisario designado por la organización.
Todo corredor que se salga de la pista podrá únicamente volver a la misma, prudentemente, por el mismo lugar por donde la abandonó y en caso de imposibilidad, por el punto más próximo por donde se produjo dicho abandono.
Estará prevista una zona, al lado de la pista, para las reparaciones durante las mangas.
Los corredores que la utilicen al incorporarse a la competición, deben detener su motocicleta antes de entrar en el circuito nuevamente. En esta zona específica, las únicas personas admitidas serán los mecánicos, que podrán proceder a las reparaciones, y los encargados de las señalizaciones. Los pilotos que entren en el parque de corredores con su motocicleta durante la competición no podrán reanudar la misma.
Los mecánicos/ señalizadores deberán tener especial cuidado en no entorpecer la trayectoria de los participantes y abstenerse de mostrar pizarras con anotaciones no dirigidas a su piloto, para lo que ya existen oficiales cualificados.
Se designará una "ZONA OBLIGATORIA" para la función de señalización, siendo responsable el Club Organizador del cumplimiento de esta norma.
Cualquier infracción a este artículo podrá ser sancionado con la EXCLUSIÓN.

Artículo 13 - SEÑALES OFICIALES:

La señalización oficial debe ser indicada por medio de banderas de la siguiente manera:
• Bandera Roja: Parada obligatoria para todos los pilotos.
• Bandera Amarilla, fija: Peligro, conducir lentamente **(prohibido adelantar**).
• Bandera Amarilla agitada: Peligro inmediato, aminorar la marcha, el piloto debe estar preparado para pararse, prohibido saltar y adelantar, puede haber personal de seguridad o cualquier otro obstáculo dentro del circuito. **(Prohibido adelantar).**
• 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 de cuadros negros y blancos: Fin de carrera.
La salida será dada mediante sistema de semáforo (ver artículo 038.7.2).
En caso que por problemas técnicos no se pudiera utilizar el semáforo, éste será sustituido por la Bandera Nacional.

Artículo 14 - CRUCE DE LA LINEA DE CRONOMETRAJE (META)

El tiempo en que una motocicleta cruza la línea de cronometraje debe registrarse cuando la parte más adelantada de la misma cruza la Línea de Llegada (Meta). En el momento del cruce de meta, el corredor deberá estar en contacto con la motocicleta.
La Línea de Llegada deberá estar debidamente balizada.

Artículo 15 – 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.
En el momento de franquear la línea de control, el piloto deberá estar en contacto con la motocicleta.
No estará clasificado el piloto que:

a) No haya franqueado la línea de llegada en los cinco minutos que siguen a la llegada del vencedor,
a) No haya cumplido las 3/4 partes del total de las vueltas efectuadas por el vencedor.

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.

Artículo 16 – PUNTUACIONES:

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

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

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

Artículo 17 – RECLAMACIONES:

Media hora como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de la Competición o a los Comisarios Deportivos, acompañando a cada reclamación un depósito de **100,00 €**, y haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de Licencia, el número de Salida y el motivo de la reclamación.
Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de **800,00 €.**
Toda solicitud de **control de carburante** por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de **1.000,00 €,** efectuado al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado).
Si el análisis de carburantes da la razón al reclamante, el total del depósito será devuelto al reclamante y el reclamado tendrá que pagar los gastos de todos los controles efectuados.
En el caso de que el análisis de carburante de la razón al reclamado, la parte perdedora deberá pagar los gastos de todos los controles efectuados, deduciendo de estos gastos el importe de 700,00 € que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de la reclamación.

Artículo 18 - PREMIOS POR CARRERA Y POR CAMPEONATO:

18.1 Por carrera
No habrá premios en metálico para las pruebas puntuables para el trofeo, excepto los trofeos a los tres primeros de la clasificación general de cada categoría.

18.2 Por clasificación general en el final del campeonato por categoría.
1° - Trofeo, Diploma y licencia 2026*
2° - Trofeo y Diploma.
3° - Trofeo y Diploma

Para obtener un premio hay que participar en la mitad más una de las pruebas del campeonato, si no se participa en ese número de pruebas se obtiene la clasificación y se pierde el trofeo y diploma.
*Para obtener el premio de licencia tienen que participar un mínimo de **10 pilotos**, si el premiado es de otra comunidad el premio será de 150 €.

Artículo 19 - VERIFICACIONES TÉCNICAS:

El corredor o su mecánico, además de su equipo, debe presentar su propia motocicleta, conforme a la reglamentación vigente de la FMCL.
Solo se permite la verificación de una motocicleta. Está prohibido el intercambio de motocicletas entre pilotos.
ESTAN PROHIBIDOS LOS DORSALES DE MAS DE 2 CIFRAS.
Toda motocicleta que haya tomado parte en una Carrera podrá ser verificada de acuerdo con las normas establecidas.
A criterio del jurado podrán pasar a parque cerrado para verificación final las motocicletas que éstos estimen oportuno.

REGLAMENTO TECNICO - MINI GP 110

El motor será ZONGSHEN (W -110 G) monocilíndrico de 4 tiempos, con el cubicaje de 113,36 cc. original sin modificaciones. Los tapones de llenado y vaciado de lubricante, deberán de estar precintados cada vez que se salga a pista, sea entrenamientos libres, cronos y carreras.

TRANSMISION / CAJA DE CAMBIOS
a) La caja de cambios será la homologada por el fabricante del motor en todos sus componentes. El número de marchas será el homologado por el fabricante del motor.
b) Se pueden modificar el piñón, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas.

c) La cubierta del piñón puede ser eliminada, siempre que está quede cubierta por el carenado. En el caso de que no sea así será obligatoria la tapa del piñón. El objetivo es impedir que el piloto pueda introducir accidentalmente los dedos en caso de caída por seguridad.

CAJA DE AIRE / CONDUCTOS DE ADMISIÓN

La caja de aire y tubo de admisión de la caja están prohibidos.
El elemento filtrante puede eliminarse o sustituirse por otro.
El respiradero del motor deberá descargar en un depósito de al menos 250c.c.

SISTEMA DE ALIMENTACIÓN DE COMBUSTIBLE

El sistema de alimentación debe ser por carburador, y su diámetro nunca será mayor de 24 mm.
El carburador será el original montado y homologado por el fabricante de la motocicleta sin ninguna modificación permitida, salvo lo indicado en este artículo.
Solo se permite la modificación de los chiclés, agujas y sus reglajes, que serán libres.
El conducto de admisión de la mezcla aire-combustible será el original del fabricante de la motocicleta y no podrá tener un diámetro mayor de 28 mm.
Las trompetas de admisión son libres. Se permite el uso de un filtro de aire o rejilla para evitar la entrada de cualquier elemento.

DEPOSITO DE COMBUSTIBLE

Será el original de la motocicleta autorizada. El interior es obligatorio que esté “completamente lleno” de material retardante tipo mousse, preferentemente Explosafe o similar. Los tapones de carburante deben ser estancos y tener un sistema eficaz de cierre. En caso de duda sobre la estanqueidad del sistema de cierre, la decisión del delegado técnico será definitiva. Los tubos de aireación del depósito de carburante deben llevar una válvula de retención. La salida de los tubos de aireación debe hacerse en un recuperador apropiado.

SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE

Los conductos de gasolina pueden reemplazarse.
Pueden utilizarse conectores rápidos (quick connectors)
Pueden añadirse filtros de carburante.

COMBUSTIBLE

Todos los motores deben funcionar con un carburante normal sin plomo con una tasa de plomo máxima de 5,0 mg/L (sin plomo) y un MON máximo de 90,0, según marca la normativa FIM para carburantes. (Para más detalles consultar el reglamento técnico de carburantes RFME/FIM)
El combustible de la motocicleta no debe estar por debajo de la temperatura ambiente. El uso de cualquier dispositivo para disminuir artificialmente la temperatura del combustible por debajo de la temperatura ambiente está totalmente prohibido.

SISTEMA DE ESCAPE

Los tubos de escape y silenciadores pueden ser cambiados o modificados.
La ubicación del silenciador es libre.
El aislamiento externo del sistema de escape está autorizado.
Titanio en el escape y silenciadores están prohibidos
Por razones de seguridad, los bordes de la(s) salida(s) del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes, y en ningún caso podrá rebasar la vertical de la parte más trasera del neumático.

INSTALACIÓN ELÉCTRICA

La instalación eléctrica será la suministrada por el fabricante, sin ninguna modificación.
La bujía es libre.
Queda prohibida la instalación de botones adicionales, solo podrá ponerse el de pare.
La Centralita tiene que ser la original
El encendido debe ser el original y no regulable

RADIADOR Y SISTEMA DE REFRIGERACIÓN

Radiador de aceite

Es de libre configuración.
Los tapones de carburante deben ser estancos y tener un sistema eficaz de cierre. En caso de duda sobre la estanqueidad del sistema de cierre, la decisión del delegado técnico de la Copa de España de MiniVelocidad será definitiva.
Los tubos de aireación del depósito de carburante deben llevar una válvula de retención. La salida de los tubos de aireación debe hacerse en un recuperador apropiado, el cual debe tener una capacidad mínima de 250cc.

CHASIS

Especificaciones

Debe ser el original montado por el fabricante de la motocicleta autorizada, sin ningún tipo de modificación.
El chasis de la motocicleta ha de estar identificado con un número único (número de chasis) que estará grabado en la parte derecha a la altura de la pipeta de dirección.
La distancia entre ejes estará entre 100 y 115 cm.
Los laterales del chasis pueden protegerse con un recubrimiento en material compuesto de no más de 1,5 mm de grosor. Estas protecciones deberán tener la forma del chasis y dejar un espacio, como mínimo de 10 cm de largo por 5 cm de alto, en el lado derecho cerca del eje de la dirección, para poder pegar en el chasis la pegatina de verificación.

Dirección

Deberá haber un mínimo de 15º de movimiento de la dirección a cada lado del eje. Deberán fijarse unos topes para asegurar un espacio de un mínimo de 30 mm entre el manillar y el depósito, cuando el ángulo de giro esté en su punto máximo.
El amortiguador de dirección es libre, puede añadirse o remplazarse por un amortiguador accesorio.
El amortiguador de dirección no puede actuar como tope que limita el ángulo de giro.

Semi-manillares / manetas

Los semi-manillares pueden sustituirse, pero deben mantener la configuración original de la motocicleta autorizada. La anchura máxima total será de 70 cm. Deberán estar terminados en caucho o tapones sólidos para que en caso de caída no dañe la pista.
Las manetas y con sus cableados correspondientes son libres. La longitud de las manetas no puede ser superior a 200 mm medidos desde el eje pivotante y terminadas en una esfera con un diámetro no inferior a 14 mm.
Las motocicletas deben estar equipadas con una protección en la maneta de freno para protegerla de una activación accidental en caso de colisión con otra motocicleta. Se podrán instalar elementos fabricados específicamente para esta función, o mancuernas de bicicletas, pero estás terminarán en forma cerrada o con un tapón. En caso de duda sobre la eficacia del sistema, la decisión del delegado técnico será definitiva.
Las motocicletas deben estar equipadas, y en estado operativo, de un interruptor o botón rojo de pare del motor, ubicado en el semi-manillar (que pueda ser alcanzado por la mano del piloto mientras esté apoyada en el puño)
En caso de duda sobre la ubicación correcta y su operatividad, la decisión del delegado técnico será definitiva.

Reposapiés

Las estriberas y sus mandos pueden ser reposicionados, pero sus soportes deben estar montados en los lugares originales del chasis.
Las estriberas deben montarse fijas o de tipo plegable, la cuales deben incorporar un dispositivo que las retorne a la posición normal.
El extremo de la estribera debe acabar en una esfera de al menos 8 mm de radio.

Las estriberas no plegables (fijas) deben acabar en un tapón en aluminio, plástico, Teflón® o cualquier otro material equivalente, fijado de forma permanente. (Radio mínimo de 8mm). La superficie del tapón debe ser diseñada para alcanzar el área más amplia posible.

Basculante

Debe ser el original montado por el fabricante de la motocicleta autorizada, sin ningún tipo de modificación y construido en material férrico o aluminio.

Un protector de cadena (aleta de tiburón) debe fijarse de modo que impida que el piloto pueda introducir accidentalmente la mano, 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 o similar.

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

Unos soportes para el caballete de la rueda posterior pueden añadirse al basculante por medio de soldadura o fijados mediante pernos. Los soportes tienen que tener los bordes redondeados (de amplio radio). Los tornillos de fijación deben enrasarse. Un sistema de anclaje o puntos para mantener la pinza trasera en su sitio puede ser añadido al basculante.

Los laterales del basculante pueden protegerse con un vinilo o recubrimiento en material compuesto de no más de 1,5 mm de grosor. Estas protecciones deberán tener la forma del basculante.

Carenado

El carenado puede ser reemplazado por réplicas exactas de las partes originales producidas por el constructor de la motocicleta autorizada, pero deben mantener el aspecto exterior original. Solo se permiten las modificaciones indicadas en los siguientes puntos:

a) El uso de fibra de carbono o materiales compuestos de carbono no está permitido. Están autorizados refuerzos de Kevlar o carbono-Kevlar alrededor de los orificios, cogidas y/u otros puntos de tensión.

b) La anchura máxima del carenado no debe superar los 40 cm. La anchura del asiento o la parte posterior de la motocicleta no será superior a 40 cm (incluido el tubo de escape si lo llevase por algún lado). La altura del asiento no podrá ser superior a 70 cm

c) El carenado no debe extenderse más allá del borde frontal de la rueda delantera y una línea trazada verticalmente en el borde posterior del neumático trasero. La suspensión debe estar completamente extendida cuando se toma la medida.

d) El borde de la cúpula y los bordes de todas las partes expuestas (vivos) deben estar redondeada por motivos de seguridad.

e) Los anclajes del carenado son libres, pero el uso de titanio y el carbono están prohibidos.

f) Cuando se mire lateralmente, debe ser posible ver el piloto, sentado en una posición normal, con la excepción de los antebrazos. Ningún material transparente puede utilizarse para eludir las anteriores reglas.

g) El carenado inferior debe estar fabricado para contener, en caso de incidente en el motor, al menos la mitad de la totalidad del aceite del motor (mínimo 2 litros). Las aberturas de la parte inferior del carenado deben estar situadas al menos a 50 mm por encima de la parte inferior del carenado.

h) El carenado inferior podrá incluir un agujero de 25 mm, situado en la parte delantera del mismo. Este agujero debe permanecer cerrado mediante un tapón en caso de pista seca y puede abrirse únicamente en caso de lluvia, según lo declare por el Comisario Técnico

i) El uso del guardabarros delantero es obligatorio y sin modificaciones. El guardabarros trasero se puede retirar.

j) No se autoriza la instalación de conductos adicionales de aire, entre el carenado y zona de carburador, sí en la motocicleta autorizada no están incorporados de serie.

Materiales y construcción

La utilización del titanio o carbono está prohibida, excepto el carbono en el silencioso del escape y los refuerzos internos del carenado.

PUÑO GIRATORIO DE GAS.
El conjunto acelerador con su cableado correspondiente es libre pero siempre de accionamiento mecánico.
El puño giratorio de gas debe volver a su punto muerto automáticamente siempre que no se accione.

FRENOS
Las bombas serán las montadas en la producción de serie.
La pinza de freno delantera será de 4 pistones o menos.
La pinza de freno trasera será de 4 pistones o menos.
Los discos de freno serán de 220 mm o menos, pero siempre de material férrico
Los latiguillos de freno son libres.
Las pastillas de freno son libres.
No se autoriza ningún conducto adicional de aire.
Sólo un único disco y una pinza de freno están permitidos en cada rueda.

SUSPENSIÓN
Horquilla delantera
Las horquillas serán las montadas en modelos de serie.
El diámetro máximo de la barra de horquilla será de 38 mm.
Las tijas de horquilla, pletina (s) superior (es), y cualquier puente de unión deben mantenerse igual a las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta autorizada y nunca serán mayor de 45 mm la superior y 48 mm en la inferior.
La precarga de muelle, reglajes de compresión y extensión están autorizados.
Las horquillas presurizadas están prohibidas.
El eje de la dirección debe permanecer en la posición original (tal y como esté en la motocicleta autorizada). La motocicleta no podrá tener casquillos para regular esta posición/orientación del eje de la dirección.
Solo se permiten las siguientes modificaciones:
a) Las partes internas originales de las horquillas autorizadas pueden modificarse o cambiarse. Pueden instalarse equipos (kits) de amortiguación o válvulas provenientes del servicio postventa.
b) Los retenes se pueden modificar, cambiar o retirar si la horquilla está completamente protegida.

Suspensión trasera
Serán las de serie. Se permite modificar la precarga, pero manteniendo los muelles originales. Se permite la modificación del aceite tanto en cantidad como en densidad.
Las suspensiones controladas electrónicamente no están permitidas.

RUEDAS

Llantas
Sólo están autorizadas las llantas de aluminio.
La manipulación de la llanta está prohibida, solo podrá pintarse y/o añadir los pesos necesarios para su contrapesado.
La válvula de llenado es libre.
Dimensiones obligatorias para las llantas son:

a) Delantera hasta 2.50” x 10”

b) Trasera hasta 3.00” x 10”

Neumáticos
Los neumáticos son libres
Se prohíbe cualquier modificación o tratamiento (corte, rayado…)

MINI GP 160

● Suspensiones originales sin ninguna modificación interior, solo se permite modificar la precarga del muelle, la constante (k6 y K7 indistintamente) Y la cámara de aire. No se puede modificar el SAE, que deberá ser el original SAE 10.
● El nivel aceite de motor debe estar siempre dentro de los límites y claramente por encima de la marca del mínimo.
● Embrague: Solo está permitida la utilización del embrague original, no está permitido el uso de embrague anti-rebote de ningún tipo.
● Quick Shifter: No está permitido el uso de “quick shifter”.
● Palanca cambio: Está permitido el uso tanto de palanca directa como de palanca con reenvío.
● Amortiguador de dirección: Está permitido el uso de amortiguador de dirección
● La motocicleta debe encontrarse en perfecto estado de funcionamiento y conservación, siendo 100% original o con alguna modificación homologada

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

Articulo 20.- 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.

Articulo 21.- 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.