



REGLAMENTO CAMPEONATO NAVARRO SCOOTER 2015

INDICE

- 1.- REGLAMENTOS
- 2.- MEDIO AMBIENTE
- 3.- PUBLICIDAD
- 4.- CAMPEONATO DE CLUBES O ESCUDERÍAS
- 5.- CALENDARIO Y LUGAR DE CELEBRACIÓN "CIRCUITO"
- 6.- LICENCIAS
- 7.- INSCRIPCIONES
- 8.- CATEGORÍAS
- 9.- SCOOTER Y CILINDRADAS
- 10.- MÍNIMO DE COMPETICIONES PUNTUABLES
- 11.- MÍNIMO DE PARTICIPANTES
- 12.- HORARIOS
- 13.- SEÑALES OFICIALES
- 14.- PUNTUACIÓN POR CARRERAS
 - 14.1- Puntos
 - 14.2- Suma de puntos
 - 14.3- Clasificaciones y desempates
- 15.- PUNTUACIÓN CAMPEONATO
 - 15.1- Puntos
 - 15.2- Suma de puntos
 - 15.3- Clasificaciones y desempates

- 16.- PREMIOS
- 17.- VERIFICACIONES
 - 17.1- Técnicas
 - 17.2- Administrativas
- 18.- BREAFIG
- 19.- PRE PARQUE
- 20.- ASISTENCIA EXTERIOR
- 21.- ZONA MECÁNICOS
- 22.- ENTRENAMIENTOS
- 23.- ENTRENAMIENTOS LIBRES
 - 23.1- Scooter
- 24.- ENTRENAMIENTOS CRONOMETRADOS
 - 24.1- Scooter
- 25.- SALIDA
 - 25.1- Formación de la parrilla de salida
 - 25.2- Procedimiento de la salida
 - 25.3- Adelantamientos en la salida
- 26.- MANGAS
 - 26.1- Especificación de las mangas
 - 26.1.1- Scooter
 - 26.2- Detención de las mangas
 - 26.3- Conducta durante la carrera
- 27.- PASO POR META
- 28.- ENTREGA DE TROFEOS
- 29.- RECLAMACIONES
- 30.- SANCIONES
- 31.- TRANSPONDER
- 32.- NÚMEROS Y PLACAS PORTA NÚMEROS
- 33.- INDUMENTARIA Y EQUIPO
- 34.- ELEMENTOS DE SEGURIDAD
- 35.- ACONDICIONAMIENTO DEL VEHICULO
 - 35.1- Chasis
 - 36.2- Depósito de combustible
 - 36.3- Otros elementos
- 36.- REGLAMENTO TÉCNICO SCOOTER

REGLAMENTOS

El reglamento particular de cada competición puntuable se registrará por el que a continuación se detalla y con las fechas que se indican.

MEDIO AMBIENTE

- Será obligatorio el uso de una alfombrilla absorbente en la zona de trabajo de los ciclomotores, con el fin de impedir que aceites ó combustibles se esparzan por el suelo.
- Cada piloto tiene la obligación de no dejar basura, aceites, neumáticos u otros desperdicios en la zona que han utilizado durante la prueba.
- Los ciclomotores sólo se podrán lavar en los lugares autorizados y creados a tal efecto por el organizador.

PUBLICIDAD

La publicidad concertada por el organizador del Campeonato deberá mantenerse obligatoriamente durante todas las competiciones. La organización se reserva el derecho de aceptar cualquier otra publicidad que sea competencia de los sponsors principales. Exceptuando en el ciclomotor y en la indumentaria completa del piloto, que será decisión de él.

CAMPEONATO DE CLUBES O ESCUDERIAS

La clasificación por Clubes ó Escuderías se establecerá de mayor a menor, sumando la puntuación obtenida en la clasificación general por los tres pilotos mejor clasificados de un mismo Club ó

Escuderías, en cada una de las competiciones puntuables mínimas establecida.

Al Club o Escudería vencedor se le expedirá un diploma acreditativo del título obtenido.

CALENDARIO Y LUGAR DE CELEBRACION "CIRCUITO"

Las fechas del calendario serán fijadas antes de que empiece el año, si durante el transcurso del año hay que modificar alguna fecha se realizara con un plazo mínimo de 40 días y se comunicara en la web de la FNM

Tanto el motor club como el circuito donde se celebre la prueba tendrán que celebrarla con todas las categorías que especifica el reglamento.

LICENCIAS

Podrán participar en este campeonato los pilotos con licencias homologas por la RFME o Regionales. Solo puntuaran los pilotos con licencia de la FNM.

La licencia del día tendrá que realizarse 5 días antes de la celebración de la prueba.

El día de la carrera el piloto tendrá la obligación de presentar la licencia o en su defecto el justificante de la licencia en trámite, si no es así el piloto no podrá participar.

INSCRIPCIONES

Las inscripciones se harán por adelantado y se realizaran en la WEB de la FNM.

El plazo de la inscripción se cerrara el JUEVES antes de la carrera.

Toda Inscripción, que una vez finalizado el plazo no esté correctamente tramitada, se considerará fuera de plazo.

La no asistencia a una competición deberá ser comunicada al organizador., hasta el viernes anterior al de la celebración de la competición. La comunicación deberá realizarse por escrito mediante fax.

Esta comunicación dará derecho a la devolución del importe de la inscripción. Todo piloto que no realice estos requisitos y no asistiera a una competición perderá los derechos de inscripción, siempre que no sea por un motivo de fuerza mayor, este hecho será catalogado por el organizador y no por el piloto.

La hoja de inscripción debe de estar debidamente rellenada (todos sus campos y con letra legible), esta se enviara por fax junto al justificante de pago.

EN PLAZO: 45 €

FUERA DE PLAZO: 60 €

CATEGORIAS Y CILINDRADAS

SCOOTER: Scooter prototipos hasta 70 c.c.

CLASICOS: Clásico de aire hasta 90cc

MINIMO DE COMPETICIONES PUNTUABLES

Para que estos campeonatos tengan validez deberán celebrarse un mínimo de 2 pruebas por categoría.

MINIMO DE PARTICIPANTES

Para que una competición tenga validez deberán estar inscritos **10 participantes** en tiempo y forma, ó tomar la salida un mínimo de **5 participantes**.

En caso de no tener suficiente participación en alguna de las categorías el organizador se reservará el derecho de que los pilotos de ambas categorías disputen la manga de manera conjunta. En este caso las clasificaciones se realizarían separadamente, puntuando cada piloto en la categoría que le corresponda.

HORARIOS

Se publicarán en la página Web de la FNM y en la oficina de verificaciones.

SEÑALES OFICIALES

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

Bandera Roja: Parada obligatoria para todos los pilotos.

Bandera Negra y rótulo con el número del piloto: Parada para el piloto en cuestión.

Bandera Negra Círculo naranja con el número del piloto: Indica al piloto en cuestión que su scooter tiene problemas mecánicos.

Bandera Amarilla Fija: Peligro, conducir lentamente (prohibido adelantar).

Bandera Amarilla Agitada: Peligro inmediato, aminorar la marcha, el piloto debe estar preparado para pararse, prohibido saltar y adelantar, puede haber personal de seguridad o cualquier otro obstáculo dentro del circuito. Cuando esta bandera se presente en una sección de saltos múltiples, los corredores deberán negociar cada salto por separado hasta que haya pasado la zona en cuestión.

Bandera Amarilla con franjas rojas: Deterioro de la adherencia de la pista (aceite / agua, ...).

Bandera Azul Agitada: Atención usted va a ser doblado por un piloto (facilite la maniobra).

Bandera Blanca: Presencia en pista de un vehículo lento (Ambulancia,...).

Bandera Verde: Vía libre.

Bandera de cuadros negros y blancos: Fin de carrera.

La salida será dada mediante sistema de semáforo.

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

PUNTUACION POR CARRERAS

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

POSICIÓN	PUNTOS	POSICIÓN	PUNTOS	POSICIÓN	PUNTOS
1º	25	8º	13	15º	6
2º	22	9º	12	16º	5
3º	20	10º	11	17º	4
4º	18	11º	10	18º	3
5º	16	12º	9	19º	2
6º	15	13º	8	20º	1
7º	14	14º	7	Resto	0

CLASIFICACIONES y DESEMPATES

Si al sumar las mangas haya varios participantes que tengan la misma puntuación, se desempatará por el mejor puesto en la segunda manga para subir al podio de la carrera pero los puntos para el campeonato serán los mismos para los 2 pilotos.

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.

SUMA DE PUNTOS

Para la clasificación general de pilotos del campeonato, se tomará la suma de puntos obtenidos por cada participante en todas las mangas y carreras celebradas sin descontar ningún resultado.

PREMIOS CAMPEONATO

Los premios de este campeonato otorgados por la FNM, serán los siguientes:
CAMPEÓN Trofeo SUBCAMPEÓN Trofeo 3º CLASIFICADO Trofeo.

Será OBLIGATORIO la presencia de LOS 3 PILOTOS 1-2-3 de cada clase en el acto de la “GALA DE CAMPEONES”, cuando la FNM convoque dicho acto. La NO asistencia a la Gala, llevará consigo la pérdida del Trofeo.

VERIFICACIONES

TECNICAS

- Será obligatorio el pasar la verificación técnica antes de las pruebas.
- Cada participante podrá verificar un solo scooter.
- Los ciclomotores clasificados en las tres primeras posiciones, serán verificado de oficio al final de cada prueba. Además de los que designe el Juez Arbitro.
- El piloto deberá leerse el reglamento técnico de cada especialidad y respetarlo.
- El transponder deberá ir colocado correctamente para poder pasas las verificaciones técnicas.
- Las motos deberán de ser marcadas (pegatina u otra marca), para saber que han sido verificadas.
- En cualquier momento de las verificaciones técnicas se podrá pesar cualquier ciclomotor a requerimiento de los Comisarios Deportivos, Director de Competición o Comisario Técnico.
- Las verificaciones técnicas se pasaran con la moto a punto para correr. Los ciclomotores provistos de carenado inferior, se presentarán a la verificación técnica con el desmontado.
- La no-cumplimentación de este reglamento hará efectiva la desclasificación o cambio de categoría del ciclomotor implicado.
- Los ciclomotores llevarán instalado al menos 1 depósito para los sobrantes del motor.

ADMINISTRATIVAS

- Cada piloto deberá presentar su DNI, licencia o justificante en trámite - El transponder siempre se devolverá al finalizar la carrera, nunca durante el transcurso de la prueba, y si todo esta correcto se devolverá el DNI, licencia
- Este transponder deberá ser devuelto en un plazo máximo no superior a 60 minutos desde la finalización de la última manga del programa.
- El incumplimiento de esta norma supondrá el hacer efectivo dicho cobro mediante el mecanismo disciplinario pertinente.

BREAFING

Será obligatoria la asistencia a los breafing, el que no acuda a este, será sancionado.

PRE PARQUE

Todos los ciclomotores deben estar en la zona de pre parque 5 minutos antes de la hora del comienzo de la manga. No cumplir con esta norma supondrá la EXCLUSIÓN de la manga. Está permitido el cambio de neumáticos. La zona de salida debe estar vallada de manera que no permita el acceso del público y tendrá acceso directo al circuito para los ciclomotores.

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 el que 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 ciclomotor 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 ciclomotor durante **las mangas de carrera**, 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 EXCLUSION.

ZONA MECANICOS

Se designará una zona de mecánicos para la función de señalización, siendo responsable el organizador del cumplimiento de esta norma. Los mecánicos deberán tener especial cuidado en no entorpecer la trayectoria de los participantes y abstenerse de mostrar pizarras con anotaciones no dirigidas su piloto.

ENTRENAMIENTOS

Habrá un entrenamiento libre de 10 minutos y un cronometrado de 15 minutos. Será obligatorio salir a los entrenamientos cronometrados.

Para estar clasificado cada piloto deberá haber efectuado un mínimo de CINCO vueltas, por circunstancias especiales el Jurado de la prueba podrá admitir a pilotos que no hubiesen completado el nº de vueltas antes descrito.

Durante los entrenamientos la consulta entre los miembros de equipos y sus corredores estará limitada a la zona de boxes, ya que esta acción puede perjudicar el progreso de los otros corredores, por lo tanto, no se puede parar voluntariamente en la pista.

SALIDA

FORMACION DE LA PARRILLA DE SALIDA

El orden de los pilotos en la parrilla de salida para las mangas, será determinado por los resultados de los entrenamientos cronometrados. Siendo el primero en colocarse el piloto con el mejor tiempo en los entrenamientos cronometrados, en segundo lugar el que tenga el segundo mejor tiempo, y así sucesivamente

Una vez llegados al límite de los 5 minutos antes del comienzo de la manga, en la *Zona de Salida*, el Director de Carrera dará orden de formar la parrilla de salida y los pilotos realizarán una vuelta al circuito para pasar a formar la parrilla de salida.

Una vez formada la parrilla de salida los pilotos podrán apagar el motor y los mecánicos podrán entrar a pista para asistir al piloto en caso que sea necesario.

No está permitido el cambio de neumáticos. Cuando quede un minuto para el inicio del procedimiento de salida los mecánicos deberán abandonar la zona de parrilla inmediatamente.

PROCEDIMIENTO DE LA SALIDA

La salida se dará con las banderas oficiales o con semáforo (dependiendo del tipo de circuito) y con el motor en marcha, siguiendo las normas del reglamento de velocidad. Si a un piloto se le parase la moto en el momento de la salida, éste deberá ponerla en marcha por su propio medio, sin recibir ayuda externa.

Se efectuará con el motor en marcha.

El adjunto al *Director de Carrera*, 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 las ruedas delanteras de su ciclomotor 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 de salida.

Una vez completada la parrilla, el juez de salida con la bandera roja se retirará de la parrilla y comenzará el proceso automático del semáforo, siendo éste de la siguiente forma:

Se encenderá una luz roja del semáforo, a continuación se encenderá una segunda luz roja y seguidamente la tercera luz roja del semáforo, a partir de este momento, y aleatoriamente, podrán pasar entre uno y cinco segundos hasta que se apaguen todas las luces rojas a la vez, en este preciso instante dará comienzo la carrera.

ADELANTAMIENTO EN LA SALIDA

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

La penalización será de 20 segundos a sumar en el tiempo total empleado por el piloto en su manga. Será el *Director de Carrera* el que mediante un panel le notifique al piloto la sanción.

Este panel será mostrado durante 3 vueltas y permanecerá expuesto a la vista de todos los pilotos durante esas 3 vueltas. A su vez la sanción será comunicada por megafonía para conocimiento de su equipo.

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

MANGAS

ESPECIFICACIONES DE LAS MANGAS

- SCOOTER

Todas estas competiciones se desarrollarán a 2 mangas de acuerdo con los reglamentos deportivos de la R.F.M.E. y con una duración por manga de 10 minutos + 2 vueltas.

DETENCION DE LAS MANGAS

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 en cualquier 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

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.

CONDUCTA DURANTE LA CARRERA

Durante la carrera, los ciclomotores solamente podrán desplazarse por su propia fuerza motriz, los esfuerzos musculares de su piloto o la fuerza de la gravedad.

Los corredores deben obedecer las indicaciones señalizadas mediante banderas.

Los corredores deben comportarse de una manera responsable que, deliberadamente, no represente ningún peligro para los demás competidores o participantes, tanto en la pista como en los boxes, antes, durante y después de la carrera.

Los corredores únicamente deben circular por la pista y por la zona de boxes.

En caso de abandono accidental de la pista, podrá volver a la misma, prudentemente, por el mismo lugar por donde lo 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 ciclomotor.

Si un corredor tiene la intención de abandonar, debe situar su ciclomotor en una zona que no represente peligro, y siempre siguiendo las indicaciones de los oficiales, los cuáles pueden ayudar al corredor a retirar su ciclomotor.

Si un corredor se encuentra con problemas en su ciclomotor y como consecuencia de ellos debe retirarse de los entrenamientos o de la carrera, debe abandonar la pista y colocar su ciclomotor 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 posibles de la zona ideal de trazada.

Los reportajes se efectuarán siempre con el motor apagado.

Nunca se podrá repostar el ciclomotor en **la zona de salida** o en la pista.

Está terminantemente prohibido que los corredores transporten a otra persona en el ciclomotor, ya sea por la pista como por la zona de boxes.

Está prohibido circular al 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 un ciclomotor en marcha a ninguna persona o receptor y viceversa, salvo las señales del emisor del cronometraje de la carrera, o 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, ...) observarán un comportamiento correcto, tanto con otros pilotos como con mecánicos, cargos oficiales y público en general. De no ser así, el responsable será el piloto, y será contra éste sobre el que recaigan las acciones o sanciones que estime oportunas la RFME.

Todo piloto que vaya sobre su ciclomotor deberá ir provisto con la indumentaria apropiada (mono, casco, ...).

Ninguna persona que no sea el piloto, podrá pilotar un ciclomotor de competición.

Cualquier infracción a este artículo podrá ser sancionado con la EXCLUSION al piloto que pertenezca dicha motocicleta.

PASO POR META

El tiempo en que un ciclomotor cruza la línea de cronometraje debe registrarse cuando la parte más adelantada del mismo cruce la línea de llegada (meta). En el momento del cruce de meta, el corredor deberá estar en contacto con el ciclomotor.

La línea de Llegada deberá estar debidamente balizada.

El cronometraje se efectuará a centésimas de segundo y con registro impreso de tiempos, empleándose a estos efectos el sistema de transponder.

Todo MOTO para coger puntos deberá haber hecho el 75% de las vueltas y pasar por bandera a cuadros si no sumara 0 puntos

ENTREGA DE TROFEOS

En cada una de las competiciones puntuables, recibirán Trofeos 1º, 2º y 3º clasificados de cada clase convocada y disputada.

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, haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de licencia, el número de dorsal y el motivo de la reclamación, estas reclamaciones irán acompañadas de un depósito de 100 €.

En caso de que la reclamación efectuada corresponda al apartado técnico, el importe del depósito ascenderá a 300 €.

El ciclomotor que sea objeto de reclamación deberá ser desmontada por sus propios mecánicos a requerimiento del comisario técnico.

Reclamación sobre carburante: Toda solicitud de control de carburante por una reclamación deberá ir acompañada de un depósito de 800 €, efectuado al Jurado de la competición. La parte perdedora deberá pagar los gastos de todos los controles efectuados, deducción hecha de los depósitos ya entregados. Queda prohibido el uso de la telemetría y sistema de adquisición de datos computerizados en entrenos y carreras.

SANCIONES

- Penalización de 20 segundos al piloto que sea delante en la salida,
- Circular por el circuito sin la indumentaria verificada, Exclusión.
- Recibir ayuda externa, Exclusión.
- Circular en sentido contrario, Exclusión.
- Conducción peligrosa o antideportiva, Exclusión.
- Acortar parte del recorrido del circuito, Exclusión.
- Peleas entre pilotos o equipos, Exclusión.
- Adelantar bajo bandera amarilla, hasta exclusión

TRANSPONDER

Será responsabilidad del piloto la pérdida o extravío del transponder (por cualquier causa, incluido el accidente), y es su obligación entregarlo una vez finalice su participación al equipo de cronometraje, el incumplimiento de esta norma supondrá al piloto una sanción de 300 €, más el coste del transponder a precio de mercado.

NUMEROS Y PLACAS PORTA NUMEROS

Cada ciclomotor deberá estar dotada con tres placas porta números, con medidas mínimas de 285x235mm. La placa frontal deberá estar centrada en el carenado ó en caso de interferir una toma de aire central, ligeramente desplazada pero siempre para que la placa sea más visible por el lado donde esté situado el Cronometraje, en el caso de motos con colin muy puntiagudo, se autoriza el montaje de una placa en la parte superior y los números del tamaño de los delanteros, colocándose con la lectura **de derecha a izquierda visto por detrás del ciclomotor**, las placas traseras en ningún caso pueden estar colocadas de forma que el piloto en su postura de manejo del ciclomotor pueda interferir en la correcta visión de los números.

Las dimensiones mínimas de los números y los colores de fondo serán:

PLACAS DELANTERAS PLACA TRASERA
160mm. Altura 120mm..

80 mm. Ancho 80 mm.
25 mm. Ancho del trazo 25 mm.
15 mm. Espacio entre cifras 15 mm.

El dorsal deberá ir colocado en el frontal y en los dos laterales.

CATEGORIA COLOR FONDO PORTA NÚMEROS COLOR NÚMEROS

SCOOTER: fondo blanco numero negro

CLASICOS: fondo negro numero blanco.

INDUMENTARIA DEL PILOTO Y EQUIPO

Para poder participar en cualquier de estas competiciones, es imprescindible estar provisto de casco homologado, indumentaria de cuero de una sola pieza y con protecciones, guantes y botas que deberán presentarse en la verificación técnica al mismo tiempo que los ciclomotores.

ELEMENTOS DE SEGURIDAD

Las manetas se podrán sustituir, y siempre terminarán en bola de 9 mm. de diámetro.
El puño debe volver a su posición de descanso libremente.

Las estriberas y sus soportes podrán ser sustituidas por otras que cumplan las normas de seguridad R.F.M.E. y F.I.M. en sus reglamentos de scooter.

Los tapones de llenado y vaciado de aceite de motor y transmisión, se precintaran según las normas o reglamentos de scooter.

En caso de sistema de refrigeración líquida, solamente está permitido el uso de agua.
Es obligatoria la instalación de un pulsador de paro colocado en el manillar.

Se tendrá que eliminar o desmontar: retrovisores, faro, piloto trasero, intermitentes, caballete central y pata de cabra, matrícula y su soporte siempre que sea metálico y no esté situada en el guardabarros trasero. En el caso de no eliminar faro y piloto trasero, tendrá que taparse y pegarse en su totalidad con cinta americana.

Está prohibido el uso de piezas especiales y tornillería de material ligero, como titanio, carbono etc.
A excepción del silencioso de escape.

ACONDICIONAMIENTO DEL VEHICULO

CHASIS

El número de chasis tendrá que coincidir obligatoriamente con la numeración de la ficha técnica del ciclomotor, que deberá presentar obligatoriamente en la verificación técnica.

Los refuerzos y modificaciones en chasis, basculante y tijas, están permitidos.

Para que no se dañe el chasis en las caídas, se puede instalar dos topes (máximos) protectores de plásticos de forma cilíndrica debidamente atornillado a cada lado del cuadro. Estas protecciones deberán estar hechas, de un diámetro mínimo de 30 mm. y máximo de 76 mm., y no sobresalir más de 30 mm.

DEPOSITO DE COMBUSTIBLE

El depósito de gasolina puede ser libre.
El tapón será sustituido por uno estanco, roscado y sin cerradura.

OTROS ELEMENTOS

Se podrá sustituir el puño de gas por uno de accionamiento rápido, con sistema de doble cable.

Está autorizado la sustitución de los conductos de airbox por otros de fibra.

REGLAMENTO TÉCNICO SCOOTER

1º. - Los vehículos participantes serán Scooter, homologados en España de libre comercialización, cuya cilindrada no pase de 70 c.c., con una tolerancia del 2,5 %, y sin cadena de transmisión.

2º.- Chasis; debe ser de origen permitiéndose su refuerzo. Así mismo, deberán protegerse con material absorbente, todos los refuerzos externos.

3º. - Carburador libre hasta 28 mm.

4º. - Los cárteres deberán ser de origen libre preparación.

5º. - Las ruedas admitidas serán máximo de 13 pulgadas.

Están permitidos los neumáticos de competición tipo "Slick".

6º. - Encendido libre elección.

7º. - Deberán sellar los tapones de aceite y tener un interruptor o pulsador de paro.

8º. - Los Scooter deberán montar obligatoriamente tres placas porta números.

9º.- Queda terminantemente prohibido el uso de cualquier refrigerante que no sea agua..

10º.- Queda prohibido el uso de la telemetría y sistema de adquisición de datos computerizados en entrenos y carreras

11º- solo se podrá verificar un scooter por piloto

12ª_ solo gasolina comercializada

CATEGORIA (C) Protos Automaticos Clasicos asta 90cc de aire

- Cualquier vehículo encuadrado dentro de la categoría de clásico , automático.. (Derbi variants , vespinos , mobyettes..)

- El chasis debe ser de ORIGEN aunque se pueden realizar tantos refuerzos como se quiera, nunca estos refuerzos deben salir del chasis de forma que impliquen peligro por el piloto o para los demás.

- La pipeta de dirección debe ser original , en Diámetro, longitud y geometrías, cualquier modificación de este elemento se entenderá como excluyente para la carrera.

- Es obligatorio el uso del basculante original.

-Se pueden modificar horquilla , ruedas y frenos.

- Manillar: modificación libre.

- Manetas de frenos y puño de gas: modificación libre.

- El basculante debe ser solidario con el motor.

- Es obligatorio que la suspensión de posterior esté en la su posición original.

- Los frenos deben asegurar una mínima operatividad.

- Los cárteres de motor deben ser original sin modificar.

- Cilindro debe ser refrigerado por aire hasta 75 cc, carburador hasta 21, cigüeñal serie. **

- Escape modificable libremente, queda totalmente prohibido circular con escape libre o sin silenciador durante cualquier momento de la carrera y / o entrenamientos.

-El variador y embrague podrán ser substituidos libremente.

- Queda totalmente prohibido que cualquier componente del vehículo sobresalga en forma que pueda resultar peligrosa por el resto de participantes o por el propio piloto.

- Es obligatorio el uso de la tapa original completa de variador.

- En caso de la utilización de estriberas: Es obligatorio el uso de estriberas retráctiles.

- Es obligatorio el uso de un botón de paro de emergencia en el manillar este botón debe interrumpir el flujo eléctrico en la bujía y asegurar la parada del motor.

-- "La barra": Entendemos "la barra" como el elemento que une

la pipeta de dirección con la zona bajo asiento, aunque se trata de un elemento no original, lo entendemos necesario y por lo tanto se autoriza.

** También , se permite la preparación de motor de agua , y carburador libre ..
Cuando se elige ésta opción, se encuadran junto con la caregoria de scooters agua.