

CAMPEONATO DE CASTILLA Y LEON 2020

VELOCIDAD MINI – GP 110

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 110, 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 – EDADES:

Desde 7 años hasta 12 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 actuara 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 medico preferiblemente traumatólogo, que deberán estar presentes en el circuito antes de empezar los entrenamientos.

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.

Se aumentará en 5 € que se entregaran el día de la carrera como alquiler del circuito.

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 efectuara después de los entrenamientos cronometrados.

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

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 declararan 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 ó carrera, así como sus acompañantes (mecánicos, responsable de menores, etc.) observarán un comportamiento correcto, tanto con otros pilotos como con mecánicos cargos oficiales y público en general. De no ser así, el responsable será el piloto, y será contra éste sobre el que recaigan las acciones ó sanciones que estime oportunas la FMCL.
- Todo piloto que vaya sobre su motocicleta deberá ir provisto con la indumentaria apropiada (mono, casco, etc.).
- 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 Campeonato de Castilla y León se desarrollarán a: Dos mangas de 8 minutos más dos vueltas.

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, que midan como mínimo 750 x 600 mm., de la siguiente manera:

- Bandera Roja: Parada obligatoria para todo 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 campeonato, excepto los trofeos a los tres primeros de la clasificación general.

18.2 Por clasificación general en el final del campeonato.

1° - Trofeo, Diploma y licencia 2021*

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.

*Para obtener el premio de licencia tienen que participar un mínimo de 8 pilotos, si el premiado es de tora 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 sola 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.

Artículo 20 - REGLAMENTO TECNICO

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

02.- MOTOR / CAJA DE VELOCIDADES.

- Configuración del motor y cilindrada máxima:

MINIGP 110
4t
113,36cc. (54x49,5)

- Caja de velocidades:

MINIGP 110
4v o Automática

- El motor y la caja de cambios deben ser los originales homologados por el fabricante sin ningún tipo de modificación.

03.- PESOS.

- NO HAY PESOS MINIMOS

04.- CHASIS / SUB-CHASIS.

- Debe ser el original de la moto homologada sin ningún tipo de modificación.

05.- GEOMETRÍA.

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

06.- HORQUILLA DELANTERA.

- Las horquillas deben ser las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.
- Las partes internas standard de origen de las horquillas no pueden modificarse; únicamente pueden sustituirse el aceite y los muelles así como variar su precarga.

07.- BRAZO DE SUSPENSIÓN POSTERIOR (BRAZO OSCILANTE).

- El brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual que el producido por el fabricante para la motocicleta homologada.
- Un protector de cadena debe fijarse de modo que impida que la pierna/el pie del piloto se meta entre el recorrido de la cadena inferior y la corona posterior de la rueda. El protector de cadena debe estar sujeto de manera consistente no permitiéndose la sujeción del mismo con elementos plásticos tales como bridas, teflón o similar.
- Cualquier articulación del brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

08.- DIRECCIÓN.

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

09.- AMORTIGUADOR POSTERIOR.

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

10.- FRENOS.

- Las bombas de freno, tanto la delantera como la trasera, deben ser las originales homologadas por el fabricante.
- Las pinzas de freno (delantera y trasera), deben ser las originales homologadas por el fabricante.
- Los discos de freno serán los homologados por el fabricante o los del fabricante del mercado auxiliar NG, pero siempre de material férrico (los discos de carbono no están autorizados).
- Sólo estarán permitidos el siguiente número de discos y pinzas de freno en cada rueda y de medidas **máximas para los discos**

MINIGP 110	
anterior	posterior
1 disco	1 disco
190	180

- Los latiguillos de freno son libres.
- Las pastillas de freno son libres.
- No se autoriza ningún conducto adicional de aire.

11.- LLANTAS.

- Las llantas deben mantenerse igual a las originales del modelo producido por el fabricante en el momento de la venta por la red de concesionarios y agentes para la motocicleta homologada.
- Los ejes o pasadores delantero y trasero deben mantenerse igual que los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada.
- El diámetro y la anchura de la llanta deben mantenerse igual a las originalmente homologadas.
- La medida máxima de las llantas será:

MINIGP 110	
anterior	posterior
2,15x 10"	2,50 x 10"

- Se pueden modificar el piñón de salida de caja y la corona de la rueda trasera; el paso de cadena debe ser el homologado por el fabricante aunque sus medidas pueden alterarse para adaptarse al desarrollo elegido.

12.- NEUMÁTICOS.

- Libre elección

13.- DEPÓSITO DE CARBURANTE.

- Será el original y el interior es obligatorio que esté forrado de mousse, preferentemente Explosafe o similar.

- El tapón debe ser el original sin ninguna modificación.
- Los tapones de carburante deben ser estancos y tener un sistema eficaz de cierre.
- Las chimeneas de aireación del depósito de carburante deben llevar una válvula de retención. La salida de las chimeneas de aireación debe hacerse en un recuperador apropiado, el cual debe tener una capacidad mínima de 125cc.

14.- CAJA DE AIRE, CONDUCTOS DE ADMISION.

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

15.- ALIMENTACIÓN DE CARBURANTE.

- El sistema de alimentación debe ser el original homologado por el fabricante.
- El carburador será el original homologado para dicho modelo:



- Los chiclés y sus reglajes serán libres.
- Las mariposas deben ser la originales sin ninguna modificación. TUBOS DE ASPIRACIÓN: Cualquier tubo de aspiración desde el motor o desde la caja de cambios deberá descargar en un depósito adecuado con una capacidad mínima de 250cc.
- TAPONES: Todos los tapones de orificios de llenado y vaciado de los fluidos del motor y caja de cambios deben de estar precintados con alambre.

16.- PUÑO GIRATORIO DE GAS.

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

17.- REPOSAPIÉS.

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

18.- MANILLAR / MANETAS.

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

19.- ESCAPE.

- Solo se podrá utilizar el homologado por el fabricante.
- 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.

- Los números y fondos serán:

MINIGP 110	
FONDO	NARANJA Pantone Orange 021 C
NUMERO	AMARILLO Pantone 13-0858 TPG Vibrant yellow

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

- Las medidas mínimas de los números serán:

Altura números	140mm.
Anchura del trazo número	20mm.
- Los fondos de las placas portanúmeros no deben tener una inclinación de más del 30 % con respecto a la vertical.
- 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.- 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.