

# CAMPIONATO GALEGO DE VELOCIDADE 2018

CTO. GALEGO SCOOTER F70  
TROFEO GALEGO DE SCOOTER CLASICO  
TROFEO GALEGO DE MOTOS CLÁSICAS  
COPA GALEGA DE MINIVELOCIDADE  
TROFEO GALEGO DE MINIMOTARD  
COPA GALEGA DE MINIMOTOS INFANTIL 6.2 e 4.2

## REGULAMENTO DEPORTIVO

A Federación Galega de Motociclismo convoca o Campionato Galego de Velocidade de Scooter F70, o Trofeo Galego de Scooter Clásico, o Trofeo Galego de Motos Clásicas, a Copa Galega de Minivelocidade, o Trofeo Galego de Minimotard e a Copa Galega de Minimotos infantil 2018 que se rexerá polo seguinte regulamento:

**1. REGULAMENTOS.** Os regulamentos particulares de tódalas competicións puntuables para este campionato deberán ser enviados a F.G.M. para a súa aprobación, como mínimo, cun mes de antelación a súa realización, xunto cos permisos ou autorizacións correspondentes (Concello, propietarios do circuito, etc.). Toda aquela competición da cal non se reciba o seu regulamento nese prazo poderase considerarse suspendida. e segundo acordo da asemblea xeral do 22/01/00 perderá o aval ou garantía, así como as posibles subvencións por organizar probas dos campionatos galegos. A todas as probas suspendidas serán cargados dereitos dobres. A Comisión Delegada será a encargada de designar a organización da competición reserva.

Os organizadores deberán enviar á F.G.M., conxuntamente co regulamento, un plano a escala do circuito onde se farán constar as medidas de seguridade tales como, valados metálicos, balas de palla, cinta de seguridade, ubicación de ambulancias e bandeiras.

Os circuitos onde se realicen as probas deberán contar coa inspección dunha comisión técnica da F.G.M., previa a aprobación do regulamento.

**2. INSCRICIÓNS.** As inscricións para as probas dos Ctos. Galegos e Copas ou Trofeos Galegos deberán realizarse e pagarse (por TPV) a través da web da FGM ([www.fgmoto.org](http://www.fgmoto.org)) O prazo de admisión das inscricións para as probas puntuables finaliza 7 días antes da data de realización da competición. Poderán realizarse fora de prazo pagando unha penalización ata o venres ás 12:00 antes da proba e unicamente a través da web. Nas probas do CGV que coincidan co trofeo VF poderán inscribirse directamente na web do clube organizador, nas mesmas condicións e prazos. O piloto ten a posibilidade de pagar no circuito o día da proba pagando dereitos dobres. Neste caso a FGM facturará ao motoclube esa inscrición.

Poderán participar en calidade de \*PILOTO CONVIDADO, pilotos con licenza ÚNICA doutras comunidades autónomas, con dereito a podio e trofeo pero sen optar a puntos nin a figurar na clasificación do Campionato Galego. Deberán realizar e pagar a inscrición a través da web da FGM nos prazos e prezos establecidos.

Un piloto inscrito nunha competición e que non poida participar nela está obrigado a comunicalo á F.G.M. por escrito antes das 13:00 horas do venres anterior a data da proba. Neste caso terá dereito a devolución do importe. Se incumpre este procedemento non se fará a devolución e aplicarase o art. 92 do Regulamento deportivo da F.G.M.

DEREITOS DE INSCRICIÓN	PRAZO	FORA P.			
SCOO F70	51 €	68 €	MINIVELOCIDADE	31 €	40 €
SCOOTER CLASICO	51 €	68 €	MINIMOTARD	51 €	68 €
MOTOS CLÁSICAS	51 €	68 €	COPA GALEGA MINIMOTOS	21 €	25 €

**3. LICENZAS.** Poderán participar pilotos coa licenza ÚNICA GALEGA da F.G.M. do ano en curso, da clase Velocidade. Os pilotos so poderán participar nunha categoría coa mesma moto.

Poderán participar en calidade de convidados, pilotos doutras comunidades con licencia ÚNICA CE e ÚNICA doutras comunidades sempre que realicen a inscrición conforme o art. anterior, con dereito a trofeos da proba pero non clasificarán para o Cto. Galego.

CATEGORÍA	LICENZA	IDADE
SCOO F70	CAD-JUN-SEN	>14
SCOOTER CLASICO	JUN-SEN-VET	>20
MOTOS CLÁSICAS	JUN-SEN-VET	>25
MINIVELOCIDADE (MINIGP e MINIMOTARD)	ALV-XUV-CAD	>6 Ata 15
MINIMOTARD	JUN-SEN-VET-MINIMOTOS	>15
COPA GALEGA MINIMOTOS 6.2	ALV-XUV-CAD-XOGADE	>6 Ata 12
COPA GALEGA MINIMOTOS 4.2	ALV-XUV-CAD-XOGADE	>6 Ata 12
INICIACIÓN – SÓ ENTRENOS DA CGM	Acred. INICIACIÓN	>4 Ata 6

**4. CATEGORIAS E MOTOCICLETAS ADMITIDAS.** Cada participante só poderá presentar a verificar unha moto coas características técnicas que están recollidas no regulamento técnico de cada categoría.

**5. MÍNIMO DE COMPETICIÓNS PUNTUABLES.** Este campionato será considerado válido coas probas que se disputen.

**6. MÍNIMO DE PILOTOS.** Para realizar as probas teñen que estar inscritos en prazo e forma un mínimo de 10 pilotos da mesma categoría, e 8 pilotos para sair o día da proba.

Para que unha proba sexa considerada puntuable deberá reunir en cada categoría polo menos a tres pilotos, que deberán toma-la saída, como mínimo, nos adestramentos.

**7. ADESTRAMENTOS.** En cada proba haberá un mínimo de 15 minutos de adestramentos libres por categoría. Os adestramentos clasificatorios, obrigatorios para participar na proba, consistirán no caso de dispoñer de sistema de cronometraxe por transponders en dez minutos cronometrados dos que se obterá a volta mais rápida de cada piloto, e clasificaranse para a saída da proba polo tempo da súa volta mais rápida, ata un máximo de 25 pilotos. En caso de non poder utilizar este sistema de cronometraxe consistirán en dúas voltas cronometradas e clasificaráanse pola volta máis rápida. Os pilotos so serán admitidos para saír en competición se o seu tempo de cualificación non excede nun 15% ó mellor tempo do primeiro clasificado da súa clase nos adestramentos cronometrados. Aqueles pilotos que non se clasifiquen para participar na competición polos tempos dos adestramentos cronometrados e que completaran un mínimo de cinco voltas entre os adestramentos libres e os clasificatorios, poderán solicitar o xurado ser admitidos excepcionalmente a saír na proba.

CATEGORÍA	LIBRES	CRONOMETRADOS
SCOO F70	15'	10'
SCOOTER CLASICO	15'	10'
MOTOS CLÁSICAS	15'	10'
MINIVELOCIDADE	15'	10'
MINIMOTARD	15'	10'
COPA GALEGA MINIMOTOS	10'	10'

**8. CARREIRAS.** En cada proba disputaranse dúas mangas por categoría:

<b>CATEGORÍA</b>	<b>MANGAS</b>
<b>SCOO F70</b>	<b>2 MANGAS DE 15' + 2 VOLTAS</b>
<b>SCOOTER CLASICO</b>	<b>2 MANGAS DE 15' + 2 VOLTAS</b>
<b>MOTOS CLÁSICAS</b>	<b>2 MANGAS DE 15' + 2 VOLTAS</b>
<b>MINIVELOCIDADE</b>	<b>2 MANGAS DE 12' + 2 VOLTAS</b>
<b>MINIMOTARD</b>	<b>2 MANGAS DE 12' + 2 VOLTAS</b>
<b>MINIMOTOS</b>	<b>1 MANGA DE 10' + 2 VOLTAS</b>

A saída darase co motor en marcha, as motos colocadas na grella e sen axuda exterior. A penalización por adiantarse o sinal de saída será de 1 volta. A clasificación final de cada proba será a suma de puntos obtidos nas dúas mangas da competición, de maior a menor, independentemente de que un piloto se clasifique ou non nunha das mangas. Nos casos de empate nas competicións puntuables resolveranse a favor do piloto que realizase o mellor posto nunha das mangas. Se a igualdade persiste, será determinante o resultado da última manga.

Se o director de carreira decide interromper unha carreira por razóns metereolóxicas ou doutro tipo, presentarase bandeiras encarnadas na liña de saída e acenderase o semáforo vermello situado na pista. Os pilotos deben minora-la súa marcha inmediatamente e volver ós boxes. Os resultados de carreira serán os rexistrados xusto na última volta, no momento en que tódolos pilotos presentes na proba efectuasen a última volta completa anterior á presentación da bandeira encarnada. Se se debe dar unha nova saída, esta efectuarase o máis rapidamente posible, sempre que o estado da pista o admita. En canto os pilotos regresen a boxes, o director de carreira anunciará unha nova hora para iniciar ó novo procedemento de saída, que se as condicións o permiten, non debe exceder de 20 min. dende a presentación da bandeira encarnada. Os resultados da primeira carreira deberán estar a disposición dos pilotos antes de darse a segunda saída. O procedemento de saída será idéntico ó dado a primeira vez (volta de recoñecemento).

Se os resultados mostran que o piloto cabeza de carreira e tódolos demais pilotos que van na mesma volta efectuaron menos de tres voltas, a proba considerarase nula e poderá iniciarse de novo. Neste caso tódolos pilotos poden toma-la nova saída, pódense reparar as motos, a duración da carreira será a inicialmente prevista e as posicións na grella serán as previstas ó principio. Se non for posible recomezala, anularase e non terá validez.

Se o piloto de cabeza de carreira e o resto dos pilotos que van na mesma volta cumpriron tres ou máis voltas, pero menos das dúas terceiras partes da distancia inicial a que estaba prevista (redondeadas ó número enteiro de voltas inferior), darase unha nova saída. Para o resultado final da proba sumaranse os tempos e as voltas das dúas carreiras. Neste caso só os pilotos clasificados na primeira carreira poderán tomar parte na segunda, pódense reparar as motos, a duración da seguinte carreira será a que falte para totaliza-lo tempo inicialmente previsto, as posicións na grella de saída serán as atribuídas segundo os resultados da primeira carreira, e o resultado final basearase na suma dos resultados de cada carreira. En caso de empate o resultado da última carreira será decisivo. Se non for posible efectua-la segunda saída, os resultados da primeira serán válidos pero só se atribuirán á metade dos puntos previstos.

Se se cumpriron máis das dúas terceiras partes da distancia total prevista na carreira (redondeadas ó número enteiro de voltas inferior), esta considerarase completa e atribuiranse tódolos puntos.

**9. CLASIFICACIÓN PARA O CAMPIONATO.** Para a clasificación do campionato sumaranse os puntos obtidos en todas as mangas disputadas en cada categoría, adxudicaránselle 25 puntos ó primeiro, 20 ó segundo, 16 ó terceiro, 13 ó cuarto, 11 ó quinto, 10 ó sexto, 9 ó sétimo, 8 ó oitavo, 7 ó noveno, 6 ó décimo, 5 ó décimo primeiro, 4 ó décimo segundo, 3 ó décimo terceiro, 2 ó décimo cuarto e 1 ó décimo quinto, en cada unha das dúas mangas disputadas.

Para a clasificación final do campionato serán sumados os puntos conseguidos por cada piloto en tódalas probas celebradas, non será desbotado ningún resultado.

Para clasificarse nunha competición será indispensable realizar, como mínimo, o 75% das voltas percorridas polo primeiro clasificado, ademais de pasar pola liña de meta nos 2 minutos seguintes á chegada do vencedor.

No caso de empate na clasificación final do campionato resolverase a favor do piloto que obtivese maior número de primeiros postos, de persisti-lo empate, polo número de segundos e así sucesivamente. Se

se mantén será determinante o resultado da última manga puntuable na que participaran conxuntamente os pilotos en cuestión.

**10. VERIFICACIÓNS.** Nas verificacións administrativas de cada proba os participantes deberán entregar a súa licenza polo transponder que se entregará para colocar na motocicleta que verifique, momento en que o piloto (ou seus pais ou titores no caso dos menores) é o responsable do extravío, perda, sustracción ou deterioro do transponder que deberá devolver, no mesmo estado en que lle foi entregado, dentro da media hora seguinte do remate da proba para recuperar a súa licenza. No caso de incumprimento desta norma e sempre que devolva o transponder no prazo dunha semana, o piloto deberá facer efectiva unha compensación económica a Federación de 100 euros, para poder ser admitido en calquera outra competición. Se non devolve o transponder no prazo dunha semana ou se ocasiona danos no mesmo, deberá aboar o valor total do transponder (200 euros), como requisito para poder participar en calquera outra competición. Se non devolve o transponder no prazo dunha semana. As cantidades sinaladas anteriormente establececese como compensación aos perjuicios ocasionados. O retraso ou incumprimento na correcta devolución do transponder poderá dar lugar á apertura de expediente disciplinario.

Antes de tomar parte nos adestramentos libres, oficiais e carreiras, as motos serán verificadas de acordo co Regulamento técnico do campionato, así como a indumentaria dos pilotos. Os comisarios técnicos poderán verificar de oficio as motos que consideren oportuno.

A organización, se o considera necesario, poderá reter unha moto participante co fin de verificala de forma precisa, ata 72 horas hábiles despois da carreira.

As verificacións administrativas e técnicas terán lugar durante a hora anterior ó comezo dos adestramentos libres.

**Briefing:** despois das verificacións realizarase un briefing de asistencia obligatoria para todos os pilotos nas competicións que sexa necesario. Os pilotos teñen que asinar a folia de asistencia ó briefing, sendo a penalización por non asistir de 30 euros, que terán que pagar para poder participar na proba.

Dende as verificacións técnicas ata o final da proba, as motos participantes deberán permanecer en boxes, podendo unicamente saír á pista para realiza-los correspondentes adestramentos ou mangas da competición. O incumprimento desta norma poderá ser motivo de exclusión.

Unha vez rematada a última manga as motos participantes deberán permanecer media hora no parque pechado por se tivese lugar algunha reclamación. O piloto que se opoña a somete-lo ciclomotor á verificación final dunha proba será excluído de todo o Campionato.

A penalización por non cumprir có Regulamento Técnico será a desclasificación da proba e a non admisión da inscrición para a seguinte competición do Campionato que se celebre.

Cada participante solamente podrá presentar a verificar un ciclomotor por cada categoría.

**11. INFRACCIONS E SANCIONS.** Considerase infracción o acto voluntario ou involuntario, realizado durante o transcurso dunha competición e contrario ós regulamentos en vigor ou as ordes dadas por un oficial responsable da competición. Tamén os actos de corrupción, fraude ou calquera outra acción que perxudique ós intereses da competición, participantes ou deporte en xeral. Durante o transcurso dunha competición o xurado ou árbitro, directamente ou a proposta do director de competición ou de calquer oficial autorizado pola federación competente pode impoñe-las seguintes sancións: advertencia, multa, penalización de tempo ou voltas, desclasificación, exclusión e descualificación segundo o regulado nos artigos 110 e 111 do regulamento deportivo. Poderán ser motivo de sanción totalas aquelas faltas recollidas no Regulamento deportivo da F.G.M., no seu anexo de Velocidade, neste regulamento do Campionato ou no Regulamento Disciplinario. As sancións por infraccións cometidas polos acompañantes dos pilotos recaerán sobre os propios pilotos.

**12. RECLAMACIONES.** Calquera reclamación contra o desenvolvemento da proba ou da conducta doutro piloto deberá facerse por escrito acompañada de 90 euros dentro da media hora seguinte ó término da proba.

Calquera reclamación contra a clasificación da proba deberá facerse por escrito acompañada de 90 euros dentro da media hora seguinte á publicación desta.

Calquera reclamación técnica contra unha motocicleta deberá facerse na media hora seguinte ó remate da proba, por escrito e xunto cunha fianza de 150 euros.

Se se comprobouse a veracidade dunha reclamación, o importe será devolto, no caso contrario será retido e enviado á F.G.M.

As reclamacións entregaranse en man ó director da competición ou árbitro, acompañadas da fianza correspondente e asinada unicamente pola persoa directamente afectada. Non poderá referirse a máis dun tema por reclamación.

Os pilotos participantes están obrigados a desmonta-los órganos mecánicos da súa moto diante do comisario técnico se houberse unha reclamación (neste sentido) doutro participante ou por verificación de oficio. A desmontaxe tamén poderá ser realizada por un mecánico do propio piloto.

**13. PREMIOS.** O club organizador de cada proba está obrigado a entregarlles trofeos ós tres primeiros clasificados de cada categoría.

**14. DIPLOMAS E TROFEOS:** O final do Campionato a Federación Galega de Motociclismo outorgaralles os seguintes premios por categoría:

ó piloto campión:	DIPLOMA e TROFEO	ó club/escudería campiona:	DIPLOMA
ó piloto subcampión:	DIPLOMA e TROFEO	á marca campiona:	DIPLOMA
ó piloto terceiro clasificado:	DIPLOMA		

Todo aquel piloto que se clasifique nunha das tres primeiras posicións nunha competición ou nun campionato, está obrigado a asistir á entrega de premios. O incumprimento inxustificable desta norma producirá a perda do premio ou trofeo correspondente.

De non poder asistir por algunha causa xustificada deberá comunicalo ó organizador e ó presidente do xurado. O incumprimento desta norma, ademais de significar a perda do premio ou trofeo correspondente, producirá a perda dos puntos acadados nesa proba para o campionato.

**15. CAMPIONATO DE CLUBS, ESCUDERÍAS E MARCAS:** As puntuacións finais no campionato dos dous mellores pilotos de cada club, escudería ou marca serán sumadas para determinar a qué entidade se lle entrega o Diploma acreditativo deste campionato.

**16. APRAZAMENTO DE COMPETICIÓN:** Os aprazamentos das competicións deberán ser solicitados por escrito cun mes de antelación, como mínimo, indicando os motivos e a nova data de realización da proba, que terá que ser obrigatoriamente anterior á penúltima carreira do campionato. No caso contrario quedará definitivamente anulada, e segundo acordo da asemblea xeral do 22/01/00 perderá o aval ou garantía, así como as posibles subvencións por organizar probas dos campionatos galegos. A todas as probas suspendidas serán cargados dereitos dobres. A Comisión Delegada será a encargada de designar a organización da competición reserva.

NOTA: O que pola súa extensión non se recolla no regulamento deste campionato, rexerá polo Regulamento deportivo da F.G.M. e o seu anexo de Velocidade.

A interpretación deste regulamento corresponde o xurado da proba e a Comisión Delegada da F.G.M.

## **REGULAMENTO TÉCNICO**

### **MODIFICACIÓNS OBRIGATORIAS PARA TÓDALAS CATEGORÍAS**

- Suprimi- los pedais, cabaletes e patas, a óptica dianteira e os espellos retrovisores.
- Tódolos tapóns de vaciado e enchido do circuito de engraxe, filtro/s de aceite e o circuito hidráulico de freos deben ser precintados cun arame de seguridade.
- Como elemento refrixerante autorízase únicamente o emprego de auga, sen ningún tipo de aditivo.
- Obligatoriedade de levar recuperador de líquidos.

### **MODIFICACIÓNS OPTATIVAS PARA TÓDALAS CATEGORÍAS**

- Poderanse desmontar intermitentes e pilotos traseiros.
- Poderase desmonta-lo eixo e cadea do sistema de pedais.

## **REGULAMENTO TÉCNICO CATEGORÍA SCOOTER F-70.**

- Admitiranse calquer scooter homologado en España con cilindrada máxima de 70 c.c. e con transmisión automática, sen cambio de velocidades.
- Admitirase calquera modificación en cárteres, admisión, acendido e demais partes mecánicas, así coma no apartado de chasis, rodas, suspensións ou freos; sempre que manteña a carrocería do modelo de orixen.

- Limitarase a participación daquelas motos das cales a construción non cumpra os requisitos de seguridade mínimos establecidos polos comisarios técnicos.
- Prohíbese a utilización de neumáticos slicks

## **PLACAS PARA OS NÚMEROS**

Os ciclomotores deberán levar obrigatoriamente placas para os números, colocadas unha no frontal e unha en cada lateral.

## **CORES, PLACAS E NÚMEROS:**

SCOOTER F-70

fondo NEGRO

números BRANCOS

As medidas mínimas recomendadas para os números son de 15 cm. de altura e 3,5 cm. de ancho. Se non cumpre estes mínimos será responsabilidade dos comisarios técnicos o admiti-la motocicleta. A organización da proba poderá obrigar a utiliza-los números facilitados pola F.G.M.

## **INDUMENTARIA**

É obrigatorio o uso de: casco homologado, mono de coiro ou similar, botas e guantes. Esta indumentaria presentarse obrigatoriamente na verificación do scooter.

# **Anexo COPA GALEGA MINIVELOCIDADE 2018**

A Federación Galega de Motociclismo convoca a COPA GALEGA DE MINIVELOCIDADE, nova categoría que a substituir a do Cto. Galego de MiniGP e na que poden participar estas motocicletas. Disputarase nas mesmas datas e circuitos das probas do Cto. Galego de Velocidade Scooter e co mesmo regulamento deportivo e técnico coa excepción do seguinte:

Motocicletas admitidas:

- de 2 tempos ata 70 c.c. (+2 c.c. de tolerancia) destinadas a rodar en asfalto ou de motocross con rodas de asfalto.
- de 4 tempos ata 160 c.c.

# **Anexo TROFEO GALEGO DE MINIMOTARD 2018**

Convocase o Trofeo Galego de Minimotard para pilotos cunha idade mínima de de 15 anos cumpridos con Pit Bikes.

Categorías: Minimotard e Minimotard Series

Regulamento técnico do Trofeo Galego de Minimotard 2017  
(**Actualizado** con el **RFME Trofeo Nacional de PIT-BIKE 2016**)

## **REGLAMENTO TÉCNICO**

### **RFME Trofeo Nacional de PIT-BIKE**

#### **1.-INTRODUCCIÓN**

Las motocicletas destinadas al RFME Trofeo Nacional de PIT-BIKE se basan en motocicletas de producciones recientes o actuales y disponibles en el mercado a través de las redes de ventas habituales del fabricante y homologadas por éste para su participación en el RFME Trofeo Nacional de PIT-BIKE.

#### **2.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE PIT-BIKE**

- La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de las motocicletas PIT-BIKE deben (salvo indicación contraria) ser conformes a la forma homologada (originalmente producida por el constructor).
- Sólo se admitirá la verificación de una sola motocicleta por piloto y clase.

--En el caso de que una motocicleta, tras caída en el curso de los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Comisario Técnico podría admitir la verificación de una segunda motocicleta. **TODOS AQUELLOS QUE NO ESTÁN AUTORIZADOS Y PRECISADOS EN ESTE REGLAMENTO ESTÁN TOTALMENTE PROHIBIDOS.**

### **3.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS**

--Las competiciones de PIT-BIKES estarán abiertas a motocicletas:

**PIT-BIKE Hasta 160cc (Motores 4 tiempos / configuración horizontal)**

**ANEXO MOTOCICLETAS HOMOLOGADAS PARA SU PARTICIPACIÓN:**

• RAV • REBEL MASTER • DREAM • MONSTER PRO • IMR

#### **3.1.- MOTOR / CAJA DE VELOCIDADES**

--Motor monocilíndrico de 4 tiempos, de configuración horizontal, con una cilindrada máxima de 160cc.

--Se autoriza la preparación del motor, siempre sobre la base de los componentes originales.

--Motores autorizados:

- YX
- Zonsheng
- Lifan

No están autorizados los motores KITAKO y DAYTONA

--**Culata de libre preparación. Se autorizan culatas TB o similares.**

--**Cilindros y pistones libres, máximo 60 mm de diámetro.**

--Caja de cambios original, con un máximo de 4 velocidades. No están autorizadas las motocicletas automáticas.

--El cambio debe ser mecánico, sin ningún tipo de ayuda eléctrica ó electrónica.

#### **3.2.- CHASIS**

--Se admitirán refuerzos siempre y cuando no varíen la geometría (art. 3.3).

#### **3.3.- GEOMETRIA**

--Distancia entre ejes: mínimo 100cm / máximo 130cm

--Altura del asiento: mínimo 60cm / máximo 85cm

#### **3.4.- HORQUILLA DELANTERA**

--Serán libres, siempre de recorrido variable. No se admitirán barras fijas.

--Tanto las botellas como las barras serán de sección externa circular.

--No se admitirán soldaduras, rebajes, cortes ni abolladuras para el acople de piezas (frenos,...)

--Las partes internas Standard de origen de las horquillas pueden modificarse.

--Las tijas serán de libre elección.

#### **3.5.- BRAZO DE SUSPENSIÓN POSTERIOR (BRAZO OSCILANTE)**

--El brazo de suspensión posterior será de cualquier modelo de Pit-Bike, tanto originales como del mercado de accesorios).

--La guía de la cadena no podrá ser retirada, con la finalidad de evitar que se introduzca el pie, la mano, etc., entre el recorrido inferior de la cadena y la corona posterior de la rueda en caso de accidente o maniobra fortuita.

Versión RFME 2015.1

--En caso de retirar la guía de la cadena, un protector de cadena debe fijarse de modo que impida que la pierna/

el pie del piloto se meta entre el recorrido inferior de la cadena y la corona posterior de la rueda.

#### **3.6.- DIRECCIÓN.**

--Estará provista de sus correspondientes topes de final de recorrido.

--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.

#### **3.7.- AMORTIGUADOR POSTERIOR**

--El/los amortiguador/es posteriores serán de libre elección.

### **3.8.- FRENOS.**

- Las bombas de freno, tanto la delantera como la trasera, y las pinzas de freno serán de libre elección.
- Los discos de freno serán libres, pero siempre de material férreo (los discos de carbono no están autorizados).
- Sólo se autoriza un solo disco de freno por rueda.
- Los latiguillos de freno son libres.
- Las pastillas de freno son libres.

### **3.9.- LLANTAS**

- Libres. Se podrán montar tanto de aleación como de radios.
- En los ejes o pasadores delantero y trasero de las ruedas está prohibida la utilización de aleaciones ligeras, titanio o carbono.
- El diámetro de las llantas será de 12”.
- Se pueden modificar el piñón de salida de caja, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas.
- El piñón de ataque deberá estar provisto de su correspondiente protector.

### **3.10.- NEUMÁTICOS.**

- Los neumáticos serán libres, tanto en su marca como en su compuesto.
- En todo neumático que sea manipulado no debe aparecer nunca la carcasa del mismo en el fondo del dibujo de la banda de rodadura.
- Quedan terminantemente prohibidos los de tipo cross, enduro o trial.
- En caso de lluvia, la manga no se detendrá, pues todas las carreras son declaradas en mojado.

### **3.11.- DEPÓSITO DE CARBURANTE**

- Los tapones de carburante deben ser estancos y tener un sistema eficaz de cierre.
- En los depósitos de material plástico, se aconseja rellenar el mismo de una espuma de material retardante (mousse Explosafe). Este punto será obligatorio en los depósitos metálicos.
- Las chimeneas de aireación del depósito de carburante deben llevar una válvula de retención.

### **3.12.- ADMISIÓN / ALIMENTACION**

- El carburador será libre, de acción mecánica, manteniendo un diámetro mínimo de 22mm y máximo de 30mm.
- El montaje del filtro del carburador será opcional.
- En caso de carrera con lluvia se autorizará el montaje de elementos rígidos frente al carburador (siempre que no suponga un peligro evidente), con la finalidad de evitar la entrada de agua en el motor a través del mismo.
- Los chichés y sus reglajes serán de libre manipulación.

### **3.13.- EMBRAGUE**

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

### **3.14.- PUÑO GIRATORIO DE GAS.**

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

### **3.15.- REPOSAPIÉS.**

- Los reposapiés son libres y siempre ubicados por delante del eje del basculante.
- El montaje será de manera abatible y deberán incluir un dispositivo que los devuelva, en la medida de lo posible, a la posición normal.
- Se recomienda la colocación de protectores de nylon bajo los estribos, de modo que evite que éstos toquen el suelo en caso de caída.
- En caso que los reposapiés sean íntegramente de material plástico (nylon, vinilo,...), no será necesario la condición de ser retráctiles.

### **3.16.- MANILLAR**



- Será de tipo cross de una sola pieza. No será inferior a 600mm. ni superior a 850mm.
- Irá montado sobre torretas encima de la tija superior.
- Los manillares deben estar equipados con una protección en la barra transversal. Los manillares sin esta barra deberán colocar la protección en el centro del mismo.
- Las extremidades del manillar deben ir protegidas por unos tapones de material sólido o recubierto de caucho.
- Las motocicletas deben estar provistas, y en estado operativo, de un botón de pare montado sobre el manillar.
- Está prohibido el uso de manillares fabricados en fibra de carbono, Kevlar u otros materiales compuestos.

### **3.17.- MANETAS**

- Las manetas y con sus cableados correspondientes son libres.
- Las manetas de freno y embrague deben, en principio, terminar en una esfera (diámetro de esta esfera 19 mm. mínimo). Esta esfera puede igualmente ser allanada pero, en cualquier caso, los bordes deben estar redondeados (espesor mínimo de esta parte allanada 14 mm.) Estas extremidades deben estar fijadas de forma permanente y ser parte integrante de la maneta. Tanto la maneta del embrague como la del freno deben estar en perfecto estado de eficacia y de funcionamiento.
- Se autoriza el uso de protectores de manetas.
- Se autoriza el cambio de manetas ajustables con sistema plegable anti-rotura.
- No se autoriza el cambio de posición de los controles de manos y pies.

### **3.18.- GUARDABARROS**

- Es obligatorio el montaje del guardabarros delantero y trasero, que irán contruidos en materiales plásticos flexibles. Los guardabarros no podrán presentar aristas cortantes ni puntiagudas.

### **3.19.- TUBO DE ESCAPE.**

- Será de libre preparación
- Las motocicletas se medirán con el sistema 2 Metros Max. (Ver Art. 2.16)
- El nivel máximo de ruido es el siguiente: 115 dB/A
- El silencioso se señalará con una marca cuando sea controlado, y estará prohibido cambiarlo después de la verificación, salvo que sea por un silencioso de recambio que deberá igualmente ser verificado y sellado.

### **3.20.- INSTALACIÓN ELÉCTRICA**

- La instalación eléctrica será de libre configuración, al igual que su cableado.

### **3.21.- RADIADOR DE ACEITE**

- El sistema de refrigeración será por aire o aire/aceite.
- Se autoriza el montaje adicional de un radiador de aceite o de un difusor.
- Los latiguillos se podrán sustituir por otros no originales.

### **3.22.- ENCENDIDO**

- El encendido será el montado en origen por los modelos admitidos.
- Se autoriza el intercambio de encendidos originales entre modelos.
- Se autoriza el montaje de rotor "tipo chino".
- La bobina será de libre elección.
- La bujía será libre tanto en marca como en grado térmico.

### **3.23.- PUESTA EN MARCHA**

- Es aconsejable contar con un dispositivo de arranque, ya sea de pedal o por motor de arranque.

### **3.24.- TELEMETRÍA.**

- No está permitido el uso de telemetría.
- Un dispositivo oficial de señalización podrá ser exigido en la máquina, (transponder).
- Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no se consideran como telemetría.
- Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no deberán perjudicar a ningún método o equipamiento oficial de cronometraje.

### **3.25.- NÚMEROS Y FONDOS**

- Todas las motocicletas deberán llevar sus correspondientes placas porta-números, una en el frontal y una a

cada lado de los laterales derecho e izquierdo, en las cuales el dorsal sea visible con el piloto sobre la motocicleta en posición de conducción.

--Los números serán NEGROS y fondos serán BLANCOS:

--Los dorsales estarán realizados con trazos rectos y serán en colores mates ó antirreflectantes.

--La publicidad en la placa porta-números se colocará como mínimo a 5 cm alrededor del número, siempre dejando éste libre y bien visible.

--En caso de que el "RFME Trofeo Nacional de PIT-BIKE" disponga de un patrocinador oficial, el promotor se reserva el derecho de su utilización publicitaria en los dorsales.

--En el caso de discusión referente a la legibilidad de los números, la decisión del Comisario Técnico será final.

### **3.26.- CARBURANTE**

--Solo se autoriza la utilización de carburante normal sin plomo con una tasa de plomo máxima de 0,005 g/l (sin plomo) y un MON máximo de 90, que se comercialice libremente y que cumpla con el Reglamento de Carburantes de la RFME (ver reglamento para las especificaciones detalladas).

### **3.27.- ESTÉTICA**

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

--Todas las partes plásticas que compongan la motocicleta, al igual que el asiento, deberán estar exentas de roturas.

--Se autorizan cortes en las tapas para adaptarlas al paso del escape, siempre que no queden bordes cortantes.

### **3.28.- SEGURIDAD**

--Los tapones de vaciado, llenado y niveles, tanto de aceite como del sistema de refrigeración, deberán estar precintados con alambre.

--Las motocicletas cuyo filtro de aceite sea exterior, y también deberá ir precintado.

--Todos los tubos de sobrantes y respiraderos de carburador, radiador, motor, etc., irán a un recipiente adecuado cuya capacidad estará determinada y prevista para el fin al que se destina, el cual deberá estar vacío en el momento de comenzar los entrenamientos y la carrera.

--Es obligatorio el montaje de un botón corta-corriente para la parada del motor.

--El piñón de ataque de las motocicletas deberá estar provisto de un protector para impedir que el piloto introduzca los dedos en el interior.

--La guía de la cadena no podrá ser retirada, con la finalidad de evitar que se introduzca el pie, la mano, etc., entre el recorrido inferior de la cadena y la corona posterior de la rueda en caso de accidente o maniobra fortuita.

--Se eliminarán de las motocicletas que lo lleven de serie: claxon, luces, caballetes, espejos, intermitentes, reposapiés pasajero, matrícula, etc.

--En caso de niebla, lluvia ó escasa visibilidad, se deberá colocar un piloto rojo (led luminoso alimentado a pilas, fijo ó intermitente,) en la parte trasera de la motocicleta.

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

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

## **4.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS**

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

--Es recomendable llevar un protector de espalda.

--Los corredores deben llevar un casco integral (velocidad o cross), homologado y vigente el año en curso, en buen estado, bien ajustado y sujeto correctamente.

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

--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, cómo de cualquier otro tipo de datos, siempre que estén autorizados por la organización.

## **5.- 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.

## **6.- MEDIO AMBIENTE**

--Será obligatorio el uso de una alfombrilla absorbente en la zona de trabajo de las motocicletas, con el fin de impedir que aceites o combustibles se esparzan por el suelo.

--Cada piloto tiene la obligación de no dejar basura, aceites, neumáticos u otros desperdicios en la zona que han utilizado durante la prueba.

--Las motocicletas sólo se podrán lavar en los lugares autorizados y creados a tal efecto por el organizador.

--Los residuos, aceite, basura, etc..., serán depositados en contenedores ó depósitos correspondientes, colocados a tal efecto en lugares determinados por el Organizador.

--El no cumplimiento de estas normas puede conllevar una sanción económica ó incluso la EXCLUSIÓN de la prueba del piloto responsable.

## **TROFEO GALEGO MINIMOTARD SERIES**

### CATEGORIA MINIMOTARD SERIES HASTA 160

1.- Chasis abierto con motores de cuatro tiempos, mono cilíndricos con 2 válvulas.

Cilindrada de hasta 161,16CC (DIAMETRO 60 X 57 DE CARRERA) SIN NINGUN TIPO DE TOLERANCIA.

2.- Motor horizontal. Teniendo que llevar todo el motor de serie sin poder modificar nada.

Tendrá que tener culata original árbol de levas original, diámetro de válvulas original, etc.

Se podrán montar a libre elección muelles y copelas de válvula, el resto de los componentes del motor serán de estricta serie.

SE ADMITE ELIMINAR EL DESCOMPRESOR AUTOMATICO DE LOS LIFAN Y LOS ZONGSHEN YA QUE ES UN ELEMENTO QUE RESTA FIABILIDAD Y LA GANANCIA ES MÍNIMA. NO DEJAR QUITARLO DEJARÍA EN LEVE INFERIORIDAD A ESTOS MOTORES.

Los motores aceptados serán LIFAN, Zongsen, YX. Los motores daytona NO SERAN ACEPTADOS. La potencia máxima no es muy superior pero sí la entrega de potencia y sobre todo el coste de los motores.

3.- Los encendidos y sus componentes deberán ser los originales de la marca y modelo del motor (los motores YX deberán llevar encendidos YX y los Z deberán llevar encendidos Z)

4.- Presentar, aunque se permita una tolerancia de hasta el 2%, unas medidas mínimas y máximas de:

a.- Distancia entre ejes: mínimo 100 cm. Máximo 130 cm.

b.- Altura del asiento: mínimo 60 cm. Máximo 80 cm.

5.-Llantas de 12”.

6.- Todas las partes plásticas que compongan la motocicleta deberán estar libres de roturas y aristas que entrañen peligro para los pilotos. No estará permitido tener montados carenados adicionales.

7.- Montar neumáticos de Minimotard no estando permitidos los neumáticos tipo “Offroad”.

8.- Horquilla delantera de recorrido variable y amortiguación trasera de recorrido variable.

9.-. Se permite el cambio de plato y piñón de arrastre. No estarán permitidas las motocicletas automáticas.

10.-Manetas de embrague y freno delantero en perfecto estado

11.- Dorsales perfectamente visibles DE DOS CIFRAS COMO MAXIMO

12.- No se admitirán motocicletas que dispongan ópticas o elementos luminosos (intermitentes, luces de freno, etc.) tampoco caballetes o pata cabra.

13.- Montar estriberas retráctiles.

14.- Se permite escape de libre comercialización.

15.- Carburador libre hasta 30 m.m. de difusor y tobera libre.

16.- Filtro de aire de libre elección.

- 17.- Radiador de Aceite de serie.
- 18.- Rotor de serie.
- 19.- Encendido de serie (se permite cambio de bobina y bujía por otra no de serie)
- 20.- Frenos de libre comercialización.
- 21.- Suspensión Libres.
- 22.- El piñón de ataque de las motocicletas deberá estar provisto de un protector para impedir que el piloto introduzca los dedos en el interior.
- 23.- Todos los tubos de sobrantes y respiraderos de carburador, radiador, motor, etc., irán a un recipiente adecuado cuya capacidad mínima será de 300cc., el cual deberá estar vacío en el momento de comenzar los entrenamientos y la carrera.
- 24.- Placas porta números delante y a los dos lados.
- 25.- Todos los tapones de vaciado de líquidos y racores de filtros, radiadores y enfriadores (todo lo que tenga que ver con el tema de la refrigeración por aceite) deberán estar correctamente precintados con alambre para poder pasar las verificaciones.
- 26.- Todas las motocicletas deberán montar el guardabarros delantero y trasero.
- 27.- Las motos deberán ir completas, con todos los componentes con los que va de serie, es decir queda totalmente prohibido quitar de la moto piezas como: discos de freno, palanca de arranque, pinzas de freno, etc.
- 28.- Todas las motocicletas tienen que arrancar con la palanca de arranque.
- 29.- Indumentaria: Los participantes irán provistos de mono de cuero de una pieza o en su defecto, si es de dos piezas, que la unión entre ambas partes sea correcta, casco integral (cross o velocidad), botas guantes, etc.
- 30.- Estética: Será obligatorio conservar la estética original de la motocicleta en lo concerniente a todo su conjunto (manillar, asiento, escape, depósito, etc...)

## Anexo COPA GALEGA DE MINIMOTOS INFANTIL 2018

Para nenos/as de edades comprendidas entre os 6 e os 12 anos con minimotos, con licenza ÚNICA GALEGA e XOGADE da FGM ou ÚNICA doutras comunidades. Admitiranse nenos/as de 4 ata 6 anos coa credencial de iniciación. Os menores con edades comprendidas entre os 4 e os 6 anos con credencial de iniciación serán admitidos unicamente nos adestramentos, non tendo opción a saír nas mangas clasificatorias.

As minimotos admitidas nesta Copa serán as seguintes:

- Minimotos de 4,2 cv conforme o regulamento técnico da Copa de España de Minimotos da tempada en curso.
- Minimotos de 6,2 cv co regulamento técnico da Copa de España da tempada (2015)

**REGLAMENTO TÉCNICO MINIMOTO 4,2 CV - 2018** Las motocicletas destinadas a la RFME Copa de España de MiniVelocidad de la categoría MiniMoto 4,2 CV se basan en las motocicletas de producciones recientes o actuales y disponibles en el mercado a través de la redes de ventas habituales del fabricantes y homologadas por éste para su participación en la RFME Copa de España de MiniVelocidad

01.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE MiniMoto 4,2 CV. Estos Reglamentos están destinados a autorizar diferentes modificaciones en la motocicleta homologada únicamente en bien de la seguridad, de una reducción de costes (para la competición) y de una limitación de potencia. 1. La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de las MiniMotos deben (salvo indicación contraria) ser conformes a la forma homologada (originalmente producida por el constructor). 2. Sólo se admitirá la verificación de una sola motocicleta por piloto y clase. 3. No se autoriza el intercambio de motocicletas entre pilotos. 4. En el caso de que una motocicleta, tras caída en el curso de los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Comisario Técnico podría admitir la verificación de una segunda motocicleta.

02.- MOTOR. • Motor mono-marcha, monocilíndrico de 2 tiempos, con un cubicaje máximo de 40cc. con unas cotas de diámetro por carrera de 36x39mm., una relación de compresión de 14:1 y equipado con un encendido electrónico con carga inductiva. • Refrigeración por aire.

03.- CHASIS. • Original pre fundido con doble viga de aluminio sin ninguna modificación.

04.- MEDIDAS Y PESOS. • Deben tener unas medidas máximas de: Longitud 945mm. Anchura carenado 240mm. Altura del asiento 385mm. •

05.- MANILLAR. • Las extremidades del manillar deben ir protegidas por unos tapones de material sólido o recubierto de caucho. • Cada motocicleta dispondrá de un interruptor o pulsador de paro, el cual debe estar situado en el manillar y en perfecto estado de funcionamiento.

06.- MANETAS. • Las manetas de frenado deben terminar en una esfera de 12mm. de diámetro mínimo. • Las manetas pueden estar allanadas, pero deberán tener los bordes redondeados y la parte allanada tendrá un espesor mínimo de 14mm. • Las manetas de freno deben estar en perfecto estado de eficacia y funcionamiento.

07.- PUESTA EN MARCHA. • Con tirador auto-retráctil. • Es obligatorio contar con el dispositivo de arranque, en perfecto estado de uso.

08.- EMBRAGUE. • Centrifugo automático en seco homologado por el fabricante. • Los muelles de embrague admitidos son los negros homologados por el fabricante.

09.- ADMISIÓN/CARBURADOR. • El carburador debe ser el homologado. • El tipo de admisión debe ser la original homologada por el fabricante.

10.- BUJIA. • Las bujías deben poseer el grado térmico homologado por el fabricante.

11.- ESCAPE. • Deberá ser el modelo homologado por la marca. • Deberá cumplir la normativa vigente respecto al nivel sonoro (102dB.) • Durante el control de nivel sonoro, toda motocicleta no prevista de un punto muerto en la caja de velocidades, deberá ser situada sobre un soporte que le permita alcanzar las revoluciones necesarias para su medición. • Los límites de nivel sonoro serán medidos a 7.000 RPM. • Por razones de seguridad, los bordes de la salida del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes.

12.- DIRECCIÓN. • Estará prevista de sus correspondientes topes de final de recorrido.

13.- PUÑO DE GAS. • El puño de gas debe ser el original homologado por el fabricante, debiendo regresar al punto inicial cuando se suelte. • El puño del acelerador deberá cerrar la compuerta del carburador siempre que el conductor no lo accione.

14.- DORSALES. • En cada motocicleta se colocaran 3 dorsales. El delantero debe estar colocado en el centro del frontal del carenado o ligeramente ladeado en el caso que la toma de aire esté en el centro del frontal del carenado. En este caso el número estará en el lado en el que esté situado el cronometraje oficial. • Las placas laterales deberán estar colocadas a derecha e izquierda del colín. • Alternativamente se puede colocar un solo número en el colín con la parte superior del número hacia el piloto. • En los carenados/colines de color coincidente con el del fondo del dorsal, habrá un ribete en color contrario de una anchura mínima de 6mm. alrededor del fondo. Para los participantes no adscritos a una Promoción, los números y fondos serán: Reglamento Técnico Minimoto 4,2 CV - RFME 4 actualizado a 4 de enero de 2016 FONDO BLANCO NUMERO NEGRO Para los participantes adscritos a una Promoción (Cuna de Campeones, Liga Interescuelas, LEM, RACC, CUP Dani Rivas, etc.), los números y fondos serán los identificativos obligatorios en sus respectivos Reglamentos. En caso de discusión sobre la legibilidad de los números, la decisión del Comisario Técnico será decisiva.

15.- PROTECTOR DE CADENA. • Un protector de cadena debe fijarse de modo que impida que la pierna/pie del piloto se meta entre el recorrido de la cadena inferior y la corona posterior de la rueda trasera.

16.- NEUMÁTICOS Y LLANTAS. • Los neumáticos deberán ser: Neumático anterior 90/80-R5 Vee Rubber 34 B Neumático posterior 90/80-R5 Vee Rubber 34 B. • Las llantas serán las homologadas, con un diámetro máximo de 5”.

17.- FRENOS. • Serán los frenos mecánicos homologados por el fabricante, con unas medidas máximas de disco: Freno anterior de disco de 122mm. Freno posterior de disco de 122mm. • Las motocicletas deberán estar equipadas con al menos un freno en cada rueda, que funcione separadamente. • Un protector de disco es recomendable.

18.- CARENADO. • Es obligatorio el montaje del guardabarros delantero y trasero. • El carenado será el original o en su defecto deberá mantener la apariencia de los originalmente producidos por el fabricante para la minimoto homologada. • El carenado puede reemplazarse por contratipos accesorios a las piezas de origen. • El tamaño y las dimensiones deben ser los mismos de los accesorios originales sin ningún añadido o eliminación de los elementos diseñados. • Todas las minimotos deberán llevar carenado completo con quilla, o en su defecto semicarenado con quilla, según el modelo original homologado. Solo se permitirá la manipulación de los mismos para acoplar piezas especiales (escape, etc.) • La cúpula puede reemplazarse únicamente por un material transparente. • El guardabarros debe ser igual a los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada. Puede reemplazarse por contratipos accesorios a las piezas originales. Así mismo, puede desplazarse para aumentar el espacio libre del neumático. • Todos los bordes expuestos (vivos) deben redondearse. • En caso de niebla, lluvia o escasa visibilidad, se recomienda colocar un piloto rojo (fijo o intermitente) en la parte trasera de la motocicleta.

19.- CARBURANTES. • Solo se autoriza la utilización de carburante normal sin plomo con una tasa de plomo máxima de 0,0005g/l (sin plomo) y un MON máximo de 90, que se comercialice libremente y que cumpla con el Reglamento de Carburantes de la R.F.M.E. (ver Reglamento para las especificaciones detalladas). • El depósito puede contener una máximo de 1,8 litros de carburante.

20.- TELEMETRIA. • No se puede transmitir ningún tipo de información a/o desde una motocicleta en movimiento. • 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. Reglamento Técnico Minimoto 4,2 CV - RFME 5 actualizado a 4 de enero de 2016 • Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no deberán perjudicar a ningún método o equipamiento oficial de cronometraje.

21.- TRANSPONDER DE CRONOMETRAJE. • El transponder de cronometraje deberá estar colocado en la motocicleta en la posición, lugar y orientación indicada por el Oficial de Cronometraje que entregue el mismo. • La sujeción del soporte del transponder, que es obligatorio, debe ser efectiva con bridas; la sujeción con velcro o cinta adhesiva únicamente no está autorizada. • Debe colocarse el pasador o grupilla para la sujeción del transponder al soporte. • No está autorizada ninguna manipulación del transponder. • El Comisario Técnico verificará la correcta ubicación del mismo y no dará el visto bueno a las motocicletas que no lleven una fijación correcta del transponder y su soporte.

22.- MOTOCICLETAS PELIGROSAS. • Si durante los entrenamientos 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.

23.- 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 botines por encima del tobillo de material similar. Todos estos elementos deben estar en perfecto estado. • Están prohibidos los materiales sintéticos. • Es obligatorio llevar protector de espalda. • Los corredores deben llevar un casco integral (normativa R.F.M.E./F.I.M.) bien ajustado y sujeto correctamente. La visera debe ser de material de seguridad. • Solo en casos excepcionales, se permitirá el uso de un mono de dos piezas,

siempre y cuando éstas vayan perfectamente ensambladas y no exista posibilidad de que la chaqueta pueda separarse del pantalón. • La decisión final en relación a la seguridad del equipamiento que verifique el piloto, la tendrá el Comisario Técnico. • Las motocicletas o los pilotos solo podrán llevar equipos de grabación tanto de video como de cualquier otro tipo de datos, siempre que estén autorizados por la Organización.

24.-**VERIFICACIÓN FINAL.** • Después de la carrera final pasarán verificación final obligatoria mecánica los 5 primeros clasificados. • Igualmente serán obligados a pasar verificación final todos aquellos pilotos que designe el Jurado de la prueba. • Las verificaciones finales podrán efectuarse en el mismo circuito o se solicitará a los equipos el desmontaje y precintado del motor, o de cualquier otra pieza, para su posterior verificación.

## **REGLAMENTO TÉCNICO MINIMOTO POLINI 910 Carena 6,2 CV**

Las motocicletas destinadas a la **Copa de España de MiniVelocidad** o a los Campeonatos Territoriales de las categorías **POLINI 910 Carena 6,2 CV** se basan en las motocicletas de producciones recientes o actuales y disponibles en el mercado a través de las redes de ventas habituales del fabricantes y homologadas por éste para su participación en la **Copa de España de MiniVelocidad**.

### **01.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE POLINI 910 Carena 6,2 CV.**

Estos Reglamentos están destinados a autorizar diferentes modificaciones en la motocicleta homologada únicamente en bien de la seguridad, de una reducción de costes (para la competición) y de una limitación de potencia.

### **LA MARCA Y MODELO DE MINIMOTO SERÁ: POLINI 910 Carena S Air 6,2 HP Ruote 6,5”.**

1. La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de las MINIMOTOS deben (salvo indicación contraria) ser conformes a la forma homologada (originalmente producida por el constructor).
2. Sólo se admitirá la verificación de una sola motocicleta por piloto y clase.
3. No se autoriza el intercambio de motocicletas entre pilotos.
4. En el caso de que una motocicleta, tras caída en el curso de los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Comisario Técnico podría admitir la verificación de una segunda motocicleta.

### **02.- MOTOR.**

- Motor mono-marcha, monocilíndrico de 2 tiempos, con un cubicaje máximo de 40cc. con unas cotas de diámetro por carrera de 36x39mm., una relación de compresión de 16,2:1 y equipado con un encendido electrónico con carga inductiva.
- Refrigeración por aire.

### **03.- CHASIS.**

- Original pre fundido con doble viga de aluminio sin ninguna modificación.

### **04.- MEDIDAS Y PESOS.**

- Deben tener unas medidas de:
  - 945mm.
  - 240mm.
  - 385mm.

### **05.- MANILLAR.**

- Las extremidades del manillar deben ir protegidas por unos tapones de material sólido o recubierto de caucho.
- Cada motocicleta dispondrá de un interruptor o pulsador de paro, el cual debe estar situado en el manillar y en perfecto estado de funcionamiento.

### **06.- MANETAS.**

- Las manetas de frenado deben terminar en una esfera de 12mm. de diámetro mínimo.
- Las manetas pueden estar allanados, pero deberán tener los bordes redondeados y la parte allanada tendrá un espesor mínimo de 14mm.
- Las manetas de freno deben estar en perfecto estado de eficacia y funcionamiento.

### **07.- PUESTA EN MARCHA.**

- Con tirador auto-retráctil.
- Es obligatorio contar con el dispositivo de arranque, en perfecto estado de uso.

### **08.- EMBRAGUE.**

- Centrífugo automático en seco homologado por el fabricante.
- Los muelles de embrague admitidos son los amarillos homologados por el fabricante.

### **09.- ADMISIÓN/CARBURADOR.**

- El carburador debe ser el homologado SHA 14-14.
- El tipo de admisión debe ser la original homologada por el fabricante.

### **10.- BUJIA.**

- Las bujías homologadas son:  
NGK BR8S  
NGK BR9S  
NGK BR10S

### **11.- ESCAPE.**

- Deberá ser el modelo homologado por la marca: 143.425.033
- Deberá cumplir la normativa vigente respecto al nivel sonoro (102dB.)
- Durante el control de nivel sonoro, toda motocicleta no prevista de un punto muerto en la caja de velocidades, deberá ser situada sobre un soporte que le permita alcanzar las revoluciones necesarias para su medición.
- Para facilitar la medición de las RPM del motor, el piloto colocará obligatoriamente un cable desde la bobina hasta un lugar accesible para que el Comisario Técnico pueda conectar un cuenta revoluciones.
- Los límites de nivel sonoro serán medidos a 7.000 RPM.
- Por razones de seguridad, los bordes de la salida del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes.

### **12.- DIRECCIÓN.**

- Estará prevista de sus correspondientes topes de final de recorrido.

### **13.- PUÑO DE GAS.**

- El puño de gas debe ser el original homologado por el fabricante, debiendo regresar al punto inicial cuando se suelte.
- El puño del acelerador deberá cerrar la compuerta del carburador siempre que el conductor no lo accione.

### **14.- DORSALES.**

- En cada motocicleta se colocaran 3 dorsales. El delantero debe estar colocado en el centro del frontal del carenado o ligeramente ladeado en el caso que la toma de aire esté en el centro del frontal del carenado. En este caso el número estará en el lado en el que esté situado el cronometraje oficial.
- Las placas laterales deberán estar colocadas a derecha e izquierda del colín.
- Alternativamente se puede colocar un solo número en el 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 6mm. alrededor del fondo blanco.

Los números y fondos serán:

**BLANCO**

**ROJO**

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

### **15.- PROTECTOR DE CADENA.**

- Un protector de cadena debe fijarse de modo que impida que la pierna/pie del piloto se meta entre el recorrido de la cadena inferior y la corona posterior de la rueda trasera.

### **16.- NEUMÁTICOS Y LLANTAS.**

- Los neumáticos deberán ser:  
Neumático anterior 90/65-R 6,5 PMT T40  
Neumático posterior 110/50-R 6,5 PMT T40.
- Las llantas serán las homologadas, con un diámetro máximo de 6,5”.

### **17.- FRENOS.**

- Serán los frenos mecánicos homologados por el fabricante, con unas medidas máximas de disco:  
Freno anterior de disco de 122mm.  
Freno posterior de disco de 122mm.
- Las motocicletas deberán estar equipadas con al menos un freno en cada rueda, que funcione separadamente.
- Un protector de disco es recomendable.

### **18.- CARENADO.**

- Es obligatorio el montaje del guardabarros delantero y trasero.
- El carenado será el original o en su defecto deberá mantener la apariencia de los originalmente producidos por el fabricante para la minimoto homologada.
- El carenado puede reemplazarse por contratipos accesorios a las piezas de origen.
- El tamaño y las dimensiones deben ser los mismos de los accesorios originales sin ningún añadido o eliminación de los elementos diseñados.



- Todas las minimotos deberán llevar carenado completo con quilla, o en su defecto semicarenado con quilla, según el modelo original homologado. Solo se permitirá la manipulación de los mismos para acoplar piezas especiales (escape, etc.)
- La cúpula puede reemplazarse únicamente por un material transparente.
- Los guardabarros deben ser iguales a los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada. Puede reemplazarse por contratipos accesorios a las piezas originales. Así mismo, puede desplazarse para aumentar el espacio libre del neumático.
- Todos los bordes expuestos (vivos) deben redondearse.
- En caso de niebla, lluvia o escasa visibilidad, se recomienda colocar un piloto rojo (fijo o intermitente) en la parte trasera de la motocicleta.

#### **19.- CARBURANTES.**

- Solo se autoriza la utilización de carburante normal sin plomo con una tasa de plomo máxima de 0,0005g/l (sin plomo) y un MON máximo de 90, que se comercialice libremente y que cumpla con el Reglamento de Carburantes de la R.,F.M.E. (ver Reglamento para las especificaciones detalladas).
- El depósito puede contener una máximo de 1,8 litros de carburante.

#### **20.- TELEMETRIA.**

- No se puede transmitir ningún tipo de información a/o desde una motocicleta en movimiento.
- 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.

#### **21.- TRANSPONDER DE CRONOMETRAJE.**

- El transponder de cronometraje deberá estar colocado en la motocicleta en la posición, lugar y orientación indicada por el Oficial de Cronometraje que entregue el mismo.
- La sujeción del soporte del transponder, que es obligatorio, debe ser efectiva con bridas; la sujeción con velcro o cinta adhesiva únicamente no está autorizada.
- Debe colocarse el pasador o grupilla para la sujeción del transponder al soporte.
- No está autorizada ninguna manipulación del transponder.
- El Comisario Técnico verificará la correcta ubicación del mismo y no dará el visto bueno a las motocicletas que no lleven una fijación correcta del transponder y su soporte.

#### **22.- MOTOCICLETAS PELIGROSAS.**

- Si durante los entrenamientos 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.

#### **23.- 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 botines por encima del tobillo de material similar.
- Están prohibidos los materiales sintéticos.
- Es recomendable llevar protector de espalda.
- Los corredores deben llevar un casco integral (normativa R.F.M.E./F.I.M.) bien ajustado y sujeto correctamente. La visera debe ser de material de seguridad.
- Solo en casos excepcionales, se permitirá el uso de un mono de dos piezas, siempre y cuando éstas vayan perfectamente ensambladas y no exista posibilidad de que la chaqueta pueda separarse del pantalón.
- La decisión final en relación a la seguridad del equipamiento que verifique el piloto, la tendrá el Comisario Técnico.
- Las motocicletas o los pilotos solo podrán llevar equipos de grabación tanto de video como de cualquier otro tipo de datos, siempre que estén autorizados por la Organización.

#### **24.-VERIFICACIÓN FINAL.**

- Después de la carrera final pasarán verificación final obligatoria mecánica los 5 primeros clasificados.
- Igualmente serán obligados a pasar verificación final todos aquellos pilotos que designe el Jurado de la prueba.
- Las verificaciones finales podrán efectuarse en el mismo circuito o se solicitará a los equipos el desmontaje y precintado del motor, o de cualquier otra pieza, para su posterior verificación.

# Anexo TROFEO GALEGO SCOOTER CLÁSICO E MOTOS CLÁSICAS 2018

## REGULAMENTO

### DEFINICIÓN

O Trofeo Galego de Velocidade Scooter e Motos Clásicas rexerese polo regulamento de Velocidade da F.G.M. coas seguintes especificacións:

### CATEGORÍAS

MOTOS CLÁSICAS  
SCOOTER CLÁSICO  
SCOOTER CLÁSICO PROTO

## REGULAMENTO TÉCNICO MOTOCICLETAS CLÁSICAS

### 1 MOTOCICLETAS ADMITIDAS

As motocicletas admitidas son as seguintes:

- CAT. A.** Motocicletas de competición monocilíndricas de **2T** ata **175 c.c.**  
Motocicletas de competición monocilíndricas de **4T** ata **250 c.c.**  
**Placa con fondo negro e Nº branco.**
- CAT. B.** Motocicletas de competición de **2T** de cilindrada superior a 175 c.c. e ata **250 c.c.**  
Motocicletas de competición de **4T** de cilindrada superior a 250 c.c. ata **350 c.c.**  
**Placa con fondo verde e Nº branco.**

As motocicletas das categorías **A** e **B** deberán estar fabricadas entre os anos **1.945** y **1.971** serán monocilíndricas e non poderán ser de orixe xaponés.

Permítese competir con prototipos de **2T** de fabricación española, sempre que estean documentados con anterioridade a **1.975** e que o seu aspecto sexa idéntico ó orixinal da época.

### 2 CARACTERÍSTICAS

- 2.1** As motocicletas deben presentarse tal e como eran na súa época, sen cambios extremos, respectando os modelos de competición, deportivos e sport de cada fabricante e marca. Deben usarse colins, asentos, depósitos e carenados da época, e as cores propias de cada moto que foron utilizadas na época. No caso de ser de fabricación posterior, deberán ter o mesmo aspecto que se foran do período orixinal. Utilizarase sempre gardalamas dianteira, excepto cando a moto teña carenado con forma para a roda, como eran na época.
- 2.2** No se permiten freos de disco en ningunha roda.
- 2.3** No se permite ningunha llanta de fundición (llantas de paus).  
As únicas llantas permitidas son as de radios das medidas que permite o presente Regulamento para cada modelo.
- 2.4** A máxima anchura permitida da llanta nas dúas rodas é de **3"** polgadas, **76,2 mm.** nas dúas categorías.

Unicamente estarán permitidas as llantas en medidas de 18 e 19 polgadas de diámetro.

- 2.5** Todas as motocicletas deben ter un par de amortecedores de suspensión traseira. Non se permiten MONO-AMORTECEDORES, excepto que se poida demostrar que o equipara de orixe. O conxunto da suspensión traseira debe parecer da época. Quedan excluídos os amortecedores con depósito de gas adicional ou incorporado. Non se permitirán suspensión dianteiras nin traseiras con reglaxe exterior (aire, gas, etc.). O diámetro das barras da suspensión dianteira será dun máximo de **35** mm.
- 2.6** Non se permite ningún basculante de sección rectangular, excepto nas motocicletas que o montaban de serie. Admitirase expresamente reforzos adicionais sempre que non se modifique a estética do conxunto e da propia motocicleta.
- 2.7** Os motores poden modificarse libremente no seu interior e/ou pórllles compoñentes de fabricación moderna pero todas as pezas visibles do motor deben ter o mesmo aspecto externo orixinal, aínda que sexan de fabricación moderna. Non se permite variar a cilindrada do modelo de orixe. Poderanse utilizar nas motos de **2 Tempos** españolas cilindros de “4 aletas”, “cadrados” e “rizados” respectivamente para facilitar custes e competitividade.
- 2.8** A elección do carburador é libre, sempre que sexa un modelo da época ou ben réplicas de fabricación actual. Non se permiten carburadores de guillotina, de campá plana, ni fabricados con materiais que non se utilizaban na época. Non se admitirán sistemas de admisión que utilicen láminas. Está permitido calquera carburador sempre e cando sexan de comporta redonda. Recomendables BING 54, AMAL-400, DELL'ORTO PHBE, MIKUNI VM.
- 2.9** O mando do gas (acelerador de puño) será sempre de saída frontal para todas as categorías.
- 2.10** É obrigatorio o precintado dos tapóns e parafusos que accedan a espazos físicos ocupados ou bañados por aceite.
- 2.11** No caso de tratarse de motores de cárter seco, o depósito de aceite debe ser do tipo e deseño de orixe, colocado no chasis na posición orixinal.
- 2.12** Todos os respiradoiros do motor e/ou desvaporizadores deberán terminar nun vaso recuperador cunha capacidade mínima de **250** c.c.  
É obrigatorio nas motos de 4T, o montaxe dunha bandexa de recuperación de aceite, por debaixo do motor, que debe poder reter o líquido no seu interior, cunha capacidade mínima de un litro.
- 2.13** É obrigatorio o uso de silenciosos en todas as motos.
- 2.14** Os topes de dirección son obrigatorios e deberán estar colocados adecuada e firmemente, que permitan deixar libre o espazo suficiente e seguro entre a man pechada sobre calquera dos puños e o depósito da moto ao xirar o tren dianteiro.
- 2.15** Os accesorios que se monten, tales como pedais de cambio e freo, pousapés, soportes, manetas, puño de acelerador, amortecedor de dirección, tirantes de freo, etc., deberán ser iguais ou similares aos utilizados en competición ata o ano **1.972**. Quedan prohibidos os puños de acelerador de saída lateral e as manetas de plástico. As manetas sempre terminarán en bola, así como os semimanillares, os pousapés (estriberas), e as palancas de cambio e freo traseiro serán redondeadas.

### **3 PNEUMÁTICOS**

Os pneumáticos deben ser sempre de turismo ou deportivos.

Non se permiten SLIKS ni SLIKS RAIADOS . Para as categorías **A** e **B** a máxima anchura será de **120** mm.

#### 4 **ADECUACIÓN DAS MOTOCICLETAS AOS REGULAMENTOS**

Non se admitirán motocicletas nas que o aspecto exterior de conservación e/ou de restauración non se adapte aos mínimos exixibles polo Regulamento Técnico. Tampouco se permitirán guiadores “PLANOS” ou de “ENDURO”, xa que estes non son recomendables nin estéticos en competicións de velocidade, soamente semimanillares de uso en competición. No demais, todas as motocicletas deberán estar preparadas de acordo cós requirimentos do código **FIM** e do Regulamento particular da proba.

#### 5 **SAÍDA EN CARREIRA**

Efectuarase co motor en marcha salvo nos casos que a Federación ou organismo competente aprobe no regulamento particular da proba que pola súa tradición requira facer a saída con motor parado, empuxando cada piloto a súa motocicleta á clásica usanza dos anos aos que pertencen as motos admitidas no presente regulamento. Recomendase permitir **NON** parar o motor entre a volta de recoñecemento e a de quentamento sempre que non se demore a saída. Adoptase xeralmente as saídas con motor en marcha polo maior índice de seguridade.

#### 6 **RECOMENDACIÓNS**

A decoración das motocicletas realizarase respectando no posible as cores orixinais que cada **marca** utilizaba na época, así como os deseños e fileteados. Non estando permitidas as cores excesivamente vivas que poidan desvirtuar o espírito clásico destas motos de época e competición.

**Uso de carburantes.** Soamente estarán permitidos os combustibles que se poidan adquirir en calquera surtidor para uso comercial e as gasolinas de ata cen octanos ricas en chumbo acorde cos materiais destas motos. Non se permiten gasolinas de competición nin con aditivos especiais.

**Vestimenta dos pilotos.** Monos de coiro dunha soa peza. Recoméndase que os monos sexan de cor negra, dunha soa cor tradicional ou de dúas cores (sempre con pantalón negro).

**Seguridade do piloto.** Recomendase utilizar sempre espaldeira e protecións no mono. As botas, guantes e mono deberán estar en perfecto estado. O casco estará debidamente homologado coa identificación do fabricante para uso deportivo e será modelo integral. Todos os pilotos están obrigados a presentar o equipo persoal na verificación técnica a petición do Comisario Deportivo.

## **REGULAMENTO TÉCNICO SCOOTER CLÁSICOS.**

SCOOTER CLÁSICO: Scooter de chapa con cambio manual mecánico.  
Categoría única.

CONDICIÓNS DOS SCOOTER PARA SER ADMITIDOS:  
Deberá conservar a estética orixinal do scooter.

#### CHASIS/BASTIDOR

Obrigatorio que todos os scooter teñan o chasis e o motor do modelo orixinal.  
Non se admitirán modificacións no chasis.

A carrozaría estará completa incluído o guiador e o gardalamas **que poderá ser substituído por un doutro material da mesma forma e tamaño.** As tapas laterais poden ser retiradas ou substituídas por outras doutro material da mesma forma e tamaño.

Permítese reparacións na chapa sempre que se conserven as dimensións orixinais.

Será retirado o pedal de arranque.

Non se permitirán partes móbiles, retrovisores, cabaletes, etc.

As arestas cortantes teñen que estar ben protexidas.

Deberá eliminarse a batería e calquera elemento óptico.  
Non se permitirán rodas de reposto, porta-equipaxes , etc.

1. ACELERADOR. Deberá contar cun mecanismo de retroceso. Non pode ser substituído por un distinto nin se pode modificar o guiador.
2. CORTACORRENTES. É obrigatorio o uso de cortacorrentes (interruptor on/of) que deberá ser instalado nunha parte visible do guiador, independentemente da chave de contacto.
3. TAPÓNS DE ENCHIDO E VACIADO DE ACEITE. Deberán ser precintados con arame de seguridade.
4. PNEUMÁTICOS. Os pneumáticos serán de libre elección. Está permitido o uso de slicks e rodas túbeles sen cámara. Non está permitido o uso de quentadores de pneumáticos. O diámetro da llanta non poderá superar as 10 polgadas.
5. ESCAPE. Será de libre elección. Poderán ser montados escapes de competición.
6. SUSPENSIÓN. Será de libre elección.
7. CÁRTER. Permanecerá de serie. **Unicamente se permitirá pulir, non limar.**
8. ACENDIDO. Será o do modelo orixinal, **permitíndose unicamente a modificación do prato magnético.** Se de orixe montaba un acendido de platinos, permitirase a súa substitución por un electrónico de orixe de avance fixo.
9. CILINDRO. Permítense as modificacións no de serie. A cilindrada máxima é de 202cc.
10. CULATA. Permítense as modificacións na de serie.
11. CEGOÑAL. Permítense as modificacións no de serie.
12. FREOS. Está permitido modificar o sistema de accionado. Están prohibidos os freos de disco e accionamentos hidráulicos.
13. CARBURADOR. Sobre o carburador de orixe permítese o cambio de chiclés e de difusor.
14. SCOOTERS ATA 125 cc. Deberán cumprir as normas detalladas con anterioridade, coas seguintes excepcións: Permítese a modificación ou cambio do carburador. A cilindrada límite é de 127 cc., para o que se permite modificar o chasis unicamente para situar o carburador, tendo que instalar neste caso un recuperador de líquidos. (nota: Non se convoca Trofeo Scooter Clásicos 125 c.c., aínda que poden participar Scooter desa cilindrada.)
15. DORSAIS. Cada scooter ten que portar 3 dorsais, un diante e un a cada lado. Serán dun tamaño mínimo de **14,5** cm, cos números negros e fondo branco, lexibles e visibles a criterio do comisario técnico. Non poderán ser superiores as 2 cifras.

### **TROFEO GALEGO SCOOTER PROTO 2018**

A F.G.M. convoca o Trofeo Galego de SCOOTER PROTO. Para realizar as probas desta categoría teñen que estar inscritos en tempo e forma un mínimo de 8 pilotos. As mangas desta categoría realizaranse sempre por separado dos Scooter Clásicos así como de calquera outra categoría.

***AVISO IMPORTANTE: Para poder concretar se haberá o mínimo de 8 pilotos para convocar a categoría Protos é necesario que cunha antelación mínima de 10 días a celebración da primeira proba (antes do día 12 de marzo) os interesados en participar nesta categoría envíen a FGM por correo electrónico ou fax o seu compromiso de realizar a inscrición e tramitar a licenza no caso de confirmarse o mínimo dos oito inscritos necesarios para realizar a proba nesta categoría.***

Rexerase polo regulamento do Trofeo Galego de Scooter Clásicos pero coas seguintes especificacións no regulamento técnico:

## **REGULAMENTO TÉCNICO SCOOTER PROTO**

### CONDICIÓN DOS SCOOTER PROTO PARA SER ADMITIDOS:

Scooters monocilíndricos de chapa, con cambio manual mecánico, de dúas rodas e con llanta cun diámetro máximo de 10 polgadas, con chasis Vespa ou Lambretta que non presenten partes saíntes, perigosas ou mal fixadas.

Coas seguintes especificacións:

#### CHASIS/BASTIDOR

Obrigatorio que todos os scooter proto teñan o motor correspondente ao modelo de chasis (motor grande en chasis grande e motor pequeno en chasis pequeno).

Permítese recortar o chasis orixinal un máximo de 4 cm. de chapa por cada lado dende calquera extremo do scooter.

Permítese a substitución e instalación sobre o chasis orixinal de moldeados de fibra de vidro ou carbono que reproduzan integramente as formas do chasis orixinal (escudo e traseira). Neste caso deben estar perfectamente fixados ao chasis e ser o suficientemente resistentes para garantir a seguridade do piloto en caso de caída.

Permítese a instalación dunha barra central de reforzo feita en tubo e fixada en non mais de tres puntos no espazo existente entre a columna da dirección e o anclaxe do asento. Logo da súa instalación, o espazo libre entre a barra de reforzo e o repousapés debe ser fechado cunha parede de chapa, aluminio ou policarbonato para evitar que as pernas do piloto poidan ficar enganchadas o scooter en caso de caída.

Permítese a instalación de topes anti-caída e de reforzos no chasis. Estes non poden substituír a acción portante do chasis nin comprometer a robustez estrutural xeral do mesmo.

Non se permite modificar os puntos de anclaxe do motor ao chasis, que deben ficar na súa posición e a súa distancia orixinal.

Non se permite taladrar o escudo frontal, nin as partes inferior e central do chasis do scooter.

As tapas laterais orixinais poden ser retirados e correr sen elas.

O gardalamas dianteiro é obrigatorio e debe cumprir a súa función. Pode non ser o orixinal do scooter.

Non se permitirán partes móbiles: Pedal de arranque, retrovisores, cabaletes, roda de reposto, porta-equipaxes, porta-bolsas, etc.

As arestas cortantes teñen que estar ben protexidas.

Deberá eliminarse a batería e calquera elemento óptico.

#### 1.- GUIADOR.

Ademais do guiador orixinal permítese montar guiadores doutros modelos de scooter clásico (Vespa TX ou FL, por exemplo) que sexan mais resistentes que o orixinal no caso de caída.

O guiador deberá levar sempre unha tapa superior, e ben fixada.

Permítese a modificación do guiador e da tapa superior para a instalación da bomba de freo dianteiro hidráulica, o acelerador e a instrumentación (contarrevolucions, laptimer, etc).

Está prohibido montar guiadores de scooters modernos ou de motos de campo.

As manetas deberán ter bola no seu extremo. No caso de rotura por caída deberán ser substituídas para poder saír na seguinte manga.

O sistema de cambio debe ser o orixinal do scooter, a pulso. Prohibidos os cambios secuenciais ou servoasistidos.

#### 2.- CORTACORRENTES.

É obrigatorio o uso dun cortacorrentes (interruptor ON/OFF) que deberá ser instalado nunha parte visible da tampa superior do guiador, independentemente da chave de contacto.

#### 3.- TAPÓNS DE ENCHIDO E VACIADO DE ACEITE.

Deberán ser precintados con arame de seguridade.

#### 4.- PNEUMÁTICOS E LLANTAS.

Os pneumáticos serán de libre elección. Está permitido o uso de slicks e llantas tubeless sen cámara. Non está permitido o uso de quentadores de pneumáticos. O diámetro da llanta non poderá superar as 10 polgadas.

#### 5.- ESCAPE.

Será de libre elección, sempre provisto de silenciador e non debe sobresaír excesivamente do chasis. O silenciador do escape non poderá pasar o extremo traseiro do chasis.

#### 6.- SUSPENSIÓN.

Os amortecedores serán de libre elección.

Permítese montar a suspensión dianteira da Vespa PX con freo de disco nas Vespa de chasis grande que non o montaran de serie.

Permítese montar suspensión dianteira Piaggio Zip, Quartz, ou ET2 con freo de disco nas Vespa de chasis pequeno. Permítese montar a suspensión dianteira de dous brazos (de scooter) con freo de disco nas Lambretta.

O anclaxe superior do amortecedor traseiro pode ser modificado para facilitar a instalación de escapes de competición.

#### 7.- CÁRTER.

Obrigatorio que sexa un cárter Vespa ou Lambretta orixinal, quedan prohibidos os cárteres “after-market” tipo Quattrini, Falc, BGM, GP One, Casa Lambretta, etc.

Permítese traballar no cárter orixinal limando ou aportando material.

Os espárragos que fixan o cilindro e os que fixan o colector de admisión ao cárter, deben ficar na súa posición orixinal.

#### 8.- ACENDIDO.

De libre elección.

Son obrigatorios o ventilador, que deberá estar en perfecto estado sen fisuras nin aletas rotas, e o cubre-ventilador, que debe ser metálico.

#### 9.- CILINDRO E CULATA.

Poden utilizarse cilindro e culata orixinais ou de calquera kit refrixerado por aire deseñado e comercializado exclusivamente para Vespa ou Lambretta, de calquera tipo ou marca, de ferro ou aluminio, para aspiración ao cárter ou ao cilindro, que se fixe ao cárter cos espárragos orixinais, e que poida mercarse nun establecemento comercial.

Permítese facer modificacións no cilindro e na culata, así coma intercambiar cilindro e culata de diferentes kits.

Está prohibido montar cilindros tipo Rotax, Cagiva, Aprilia, Bultaco, etc. que aínda que poidan adaptarse, non foron deseñados exclusivamente para motores Vespa ou Lambretta.

O límite de cilindrada é:

- 150cc para as Vespas de chasis pequeno.
- 230cc para as Vespas de chasis grande e Lambretta.

#### 10.- CEGOÑAL.

De libre elección.

A carreira debe permanecer de serie: Carreira 43 ou 51 nas Vespas de chasis pequeno, Carreira 57 nas Vespas de chasis grande, e Carreira 58 nas Lambretta.

#### 11.- FREOS.

Permítese montar freo de disco dianteiro de accionamento hidráulico ou semi-hidráulico. Pode ser o orixinal do scooter, ou dunha suspensión dianteira das admitidas (ver art. 6), ou dun kit específico para Vespa ou Lambretta dos que se poden mercar nun establecemento comercial. En ningún caso pode ser de fabricación artesanal.

O freo traseiro debe ser o orixinal de tambor, permitíndose a modificación do seu sistema de accionamento.

## 12.- CARBURADOR E COLECTOR DE ADMISIÓN.

De libre elección e instalación.

Permítese modificar o chasis para o caso de situar o carburador fora do seu aloxamento orixinal, tendo que instalar neste caso un recuperador de líquidos.

No caso de admisión ao cárter, o colector de admisión debe ir fixado obrigatoriamente cos espárragos orixinais do cárter para tal fin..

## 13.- DORSAIS.

Cada Scooter Proto deberá portar 3 dorsais, un diante e un a cada lado. Serán dun tamaño mínimo de 14,5 cm, cos números negros e fondo amarelo, lexibles e visibles a criterio do comisario técnico. Non poderán ser números superiores as dúas cifras.