



ANEXO 07 MINIVELOCIDAD

La Federación Madrileña de Motociclismo convoca el Trofeo Comunidad de Madrid de Minivelocidad **2017** y de Fémimas en todas sus categorías, de acuerdo a la siguiente normativa.

En el caso de celebrarse pruebas conjuntamente con otras Federaciones Autonómicas prevalecerá lo dispuesto en sus Reglamentos.

1. INSCRIPCIONES.

Las inscripciones podrán formalizarse en el Club organizador hasta el cierre de las verificaciones administrativas, fijándose los derechos de inscripción en **75,00 €**. Para la participación en una segunda categoría otros **30,00 €**.

Las preinscripciones formalizadas a través de www.fedemadrid.com hasta las 15:00 horas del jueves anterior a la celebración de la competición con licencia tramitada a través de la F.M.M., abonarán unos derechos de inscripción de **60,00 €**. Para la participación en una segunda categoría otros **30,00 €**.

El precio de la inscripción para pilotos con licencia tramitada a través de otras federaciones autonómicas tendrá un incremento estipulado anualmente por la Junta Directiva de la F.M.M.

Todo piloto preinscrito en una competición y que no pueda participar en la misma, está obligado a comunicarlo preferentemente vía correo electrónico o fax a la Federación Madrileña de Motociclismo, antes de las 14,30 h del viernes anterior a la competición.

No presentarse en una competición, estando preinscrito y sin la correspondiente justificación, supondrá la pérdida del derecho a la devolución del importe de la inscripción.

2. LICENCIAS / EDADES.

Podrán puntuar los pilotos que estén en posesión de la licencia federativa del año en curso tramitada a través de la F.M.M. o la Licencia Única de cualquier otra Federación y de acuerdo con las categorías siguientes:

	LICENCIAS	EDAD
MINIMOTOS 4.2	Alevín	A partir de los 6 años hasta los 8 o que cumplan 9 durante el presente año.
MINIMOTOS 6.2	Alevín o Juvenil	A partir de los 8 años hasta los 10 o que cumplan los 11 durante el presente año.
MINIGP 110 4T	Alevín o Juvenil	A partir de los 7 años hasta los 14 o que cumplan los 15 durante el presente año.
MINIGP 140 4T	Alevín, Juvenil o Cadete	A partir de los 8 años hasta los 14 o que cumplan los durante el presente año.
MINIMOTARD 65 2T / 110 4T	Alevín o Juvenil	A partir de los 7 años hasta los 11 o que cumplan los 12 durante el presente año.
MINIMOTARD 85 2T / 200 4T	Alevín, Juvenil o Cadete	A partir de los 8 años hasta los 14 o que cumplan los 15 durante el presente año.
MINIMOTARD AFICIONADOS OPEN	Cadete, Promoción, Junior, Senior o Veterano.	A partir de los 15 años.



3. MOTOCICLETAS ADMITIDAS.

Podrán participar en este Trofeo las motocicletas en base a las siguientes categorías:

- Minimotos motor Polini 4,2 CV aire
- Minimotos motor Polini 6,2 CV aire
- MiniGP 110 4T
- ~~- MiniGP 140 4T~~
- Minimotard 65/2T-110/4T
- Minimotard 85/2T-200/4T
- Minimotard **Aficionados** Open

Las características de las motocicletas vendrán determinadas en el reglamento técnico (VER ANEXO A).

4. HORARIOS.

Los horarios se establecerán en el Reglamento Particular de la competición.

Para el correcto desarrollo de la competición habrá que tener en cuenta:

VERIFICACIONES: se realizarán de 08:00 a 09:00 horas. Aquellos pilotos que no hayan verificado hasta esta hora, quedarán excluidos de la competición.

BRIEFING: Antes de la celebración de los entrenamientos cronometrados se podrá realizar un briefing. En caso de celebrarse, no asistir al mismo supondrá una ocupar la última posición en la parrilla de salida.

ENTRENAMIENTOS: Serán de 12 minutos para cada una de las categorías. Si la competición se celebrase en un circuito no permanente, donde no fuese posible entrenar el día anterior a la celebración de la competición, se realizará una tanda de entrenamientos libres adicional el mismo día de la prueba.

COMPETICIÓN: Se celebrará a una manga de una duración determinada según la categoría: Minimotos 4.2 y 6.2 entre 7 y 8 minutos convertido a vueltas; MiniGP 110 4T y ~~MiniGP 140 4T~~ similares entre 9 y 10 minutos y Minimotard 65/2T-110/4T y Minimotard 85/2T-200/4T entre 12 y 13 minutos.

Habrà una manga de competición para cada una de las categorías, y la parrilla de salida de cada categoría se establecerà en base a los mejores tiempos de obtenidos en los entrenamientos cronometrados.

ENTREGA DE TROFEOS: Se realizará media hora después de la llegada del último piloto de la última categoría convocada en la competición.

5. VERIFICACIONES.

Las Verificaciones Administrativas y Técnicas se realizarán de 08,00 a 09,00 horas y serán de carácter obligatorio.

En la Administrativa:

Los clubes organizadores verificarán, como mínimo necesario, la licencia y D.N.I. de cada piloto, quien deberá estar presente en dicha verificación.

Es obligatorio que los pilotos se sitúen en las carpas de la organización el domingo, se sancionará con la desclasificación de las carreras el incumplimiento de esta norma.



El domingo a las 09:00 horas se realizará el Briefing para todas las categorías con carácter obligatorio. Se sancionará con salida en última posición de parrilla a los pilotos que no asistan.

Los horarios son orientativos para toda la temporada por lo que se adaptarán a cada prueba y serán publicados con tiempo suficiente en la web.

En la Técnica que se cumplan las características exigidas. Se hará hincapié en la correcta colocación del transponder, preferentemente en el frontal de la motocicleta y de los dorsales.

Cada piloto verificará una sola motocicleta para cada categoría en la que pretenda participar. No admitiéndose el intercambio de motocicletas entre pilotos.

En cualquier momento durante la prueba y a solicitud del comisario técnico, el piloto debe presentar su motocicleta o equipación para su control técnico. En todo momento durante la prueba el piloto es el responsable de mantener su motocicleta de acuerdo con los reglamentos.

Además, en todas las categorías, una vez finalizada la carrera, las motocicletas entrarán a parque cerrado donde se pasará a realizar la verificación técnica final de las motocicletas.

Para el acceso al parque cerrado, como a cualquier otra zona reservada para mecánicos, será necesario estar en posesión de la licencia federativa de mecánico. A excepción del Árbitro, el Director de Competición, el Comisario Técnico y los oficiales encargados del parque, nadie puede ser admitido a dicho parque cerrado a menos que sea autorizado por el Director de Competición.

Toda motocicleta que haya tomado parte en los entrenamientos cronometrados podrá ser pre-verificada, procediendo al sellado del motor, motocicleta y elementos de uso obligatorio antes del comienzo de carrera.

Toda motocicleta que haya tomado parte en la competición podrá ser verificada para comprobar que cumple con el reglamento técnico de la categoría. Los pilotos cuyas motocicletas deban pasar la verificación técnica serán informados y deberán poner a los mecánicos y/o equipo necesario a disposición del Comisario Técnico en un plazo máximo de 10 minutos.

El organizador de la competición, depositario de los transponders de la FMM, los entregará a los pilotos previa fianza de **100,00€** ~~75,00€~~, para su adecuada colocación antes de las Verificaciones Técnicas.

El piloto será responsable de llevarlo durante la competición correctamente colocado, preferentemente en la cúpula frontal de la forma mostrada en la imagen, y de pasar directamente, al término de la manga o de la segunda manga, por la zona convenientemente habilitada por el organizador para realizar la devolución del transponder de su motocicleta.

La no devolución del transponder en perfectas condiciones o la pérdida de éste, al final de la competición le supondrá al piloto el pago de 100,00 ~~75,00~~ € o la pérdida de la fianza y al organizador el pago de otros **100,00** ~~75,00~~ €.

6. PARTICIPANTES.

Para que una competición tenga validez a efectos de puntuación en una categoría, deberán participar un mínimo de tres pilotos; se entiende por "participar" el hecho de haber superado satisfactoriamente las verificaciones administrativas y técnicas de la misma.



Al tramitar la licencia la F.M.M. asignará a cada piloto su número de dorsal para toda la temporada. Lo hará según la clasificación del año anterior para los diez primeros de cada

categoría y, si alguno de estos números quedase vacante, no se le asignará a otro piloto. En caso de coincidencia con el asignado para el Campeonato de España u otra circunstancia excepcional, el piloto podrá solicitar por escrito el cambio de dorsal y la Federación la resolverá favorablemente si el cambio es posible.

El piloto deberá disponer de números suficientes y colocarlos de forma adecuada en los tres lados de la motocicleta (placa lateral derecha, lateral izquierda y frontal). En el caso de llevar algún número el mono, éste deberá coincidir con el de la motocicleta.

La indumentaria mínima obligatoria será la siguiente:

Casco integral que cumpla las normas para la especialidad.

El cuerpo de los pilotos debe estar protegido por un traje completo de cuero o con un material antiabrasivo con protecciones adecuadas en articulaciones y calzado por encima del tobillo. Se recomienda además el uso de protecciones para la espalda, homologadas por la Unión Europea (Etiqueta CE).

Todos los pilotos, mecánicos y miembros de los equipos deben de vestir de manera aseada, no estando permitido circular con el pecho descubierto por ninguna zona del circuito.

Los zapatos del tipo sandalia/chancas (con los dedos al aire) por razones de seguridad no están permitidos en las zonas de trabajo y pista, pit-lane, muro o parrilla.

Todo piloto será considerado responsable de las acciones de los miembros de su equipo.

Dentro del parque de pilotos, todo vehículo, incluidas las motocicletas de competición, deberán circular de forma no temeraria, entendiéndose por forma temeraria: el no tener las dos ruedas en contacto con el suelo, no llevar casco, llevar una velocidad no adecuada al paso de las personas y con un número de pasajeros superior a los permitidos por el vehículo, quedando prohibida la circulación reiterada de éstos.

Los pilotos deben obedecer todas las señales oficiales que le sean dadas por los oficiales de la competición.

7. CIRCUITO.

Las competiciones puntuables deberán celebrarse en los circuitos homologados, indicados en el calendario oficial aprobado por la Asamblea General de la FMM publicado en la página web de la Federación.

En caso de no celebrarse en cualquiera de los mencionados anteriormente, deberá previamente ser homologado por la Comisión Deportiva de la F.M.M.

Si se celebre en un circuito distinto a los mencionados anteriormente donde no fuese posible entrenar el día anterior a la celebración de la competición, se realizará una tanda de entrenamientos libres adicional el mismo día de la prueba.

En caso de que las características del circuito impidan que el número de pilotos en pista por manga sea superior a diez se podrá adecuar el formato de la competición, debiéndose reflejar el esquema de la competición en el Reglamento Particular, así como hacerse hincapié en informar a los participantes antes de la celebración de la misma.



Se tomarán cuantas medidas sean necesarias para proteger a los pilotos de todos aquellos elementos que pudieran ir en contra de su seguridad. Cualquier posible obstáculo deberá ser cubierto por materiales que absorban los golpes.

Se dispondrá del personal de pista necesario para el correcto desarrollo de la competición, así como del equipo necesario para hacer el cronometraje con medios informáticos y registro impreso de las clasificaciones con sus correspondientes tiempos.

8. SALIDA.

El máximo de pilotos para cada manga será de veinte. Estos serán los mejores tiempos obtenidos en los entrenamientos oficiales cronometrados. Estos resultados determinarán las posiciones en la parrilla de salida. La ubicación de las motocicletas en la parrilla de salida deberá estar marcada sobre el asfalto con una cadencia 4, 3, 4, 3 dejando un espacio entre vehículos de 1,50 metros y entre filas de 2 metros.

La salida se efectuará con el motor en marcha y mediante semáforo o bandera. Se efectuará una vuelta de calentamiento antes del inicio de cada manga.

El piloto que efectuará una salida anticipada será penalizado con 10 segundos en la clasificación.

9. SEGURIDAD Y ORGANIZACIÓN.

Durante las competiciones se contará con la presencia en todo momento de un Servicio de Asistencia Sanitaria. También se recomienda la presencia de Protección Civil, Guardia Civil y/o Policía Local.

10. COMPETICIONES PUNTUABLES.

Para que el presente Campeonato tenga validez, será necesario que se celebren y sean válidas a efectos de puntuación, como mínimo, la mitad más una de las competiciones programadas.

11. CLASIFICACIONES.

Para la clasificación se tomarán las puntuaciones obtenidas por los pilotos en cada una de las mangas celebradas y válidas.

Al vencedor de cada manga se le adjudicarán 25 puntos, 22 al segundo, 20 al tercero, 18 al cuarto, 16 al quinto, 15 al sexto, 14 al séptimo, 13 al octavo, 12 al noveno, 11 al décimo, 10 al undécimo, 9 al duodécimo, 8 al decimotercero, 7 al decimocuarto, 6 al decimoquinto, 5 al decimosexto, 4 al decimoséptimo, 3 al decimoctavo, 2 al decimonoveno y 1 al vigésimo y a todos los pilotos que finalicen la manga.

Para clasificarse en una manga será indispensable haber cubierto, como mínimo, las tres cuartas partes de las vueltas totales recorridas por el primer clasificado, además de cruzar la línea de meta en los cinco minutos siguientes a la llegada del vencedor.

Los clubes harán llegar a la F.M.M. las clasificaciones de cada competición el día siguiente.

La clasificación final del Trofeo será, de mayor a menor, el resultado de la suma de las puntuaciones obtenidas por cada participante en todas las mangas celebradas y válidas.

La clasificación por clubes se obtendrá sumando los puntos obtenidos en la clasificación general por los dos pilotos mejor clasificados de un mismo club, siempre que participen al menos dos clubes y que organicen, al menos, una competición oficial aprobada por la F.M.M.

En el caso de existir empate se resolverán de acuerdo con lo establecido para la Copa de España de Minivelocidad.



12. TROFEOS.

En todas las competiciones puntuables el club organizador deberá entregar, como mínimo, un trofeo a los tres primeros de la clasificación general de cada categoría.

Los trofeos otorgados por la Federación Madrileña de Motociclismo al finalizar la temporada serán los siguientes:

Vencedor del TrofeoTrofeo y diploma.
2º clasificado Trofeo y diploma.
3º clasificado Trofeo y diploma.
Club vencedor Diploma.

13. DELEGADO DE LA F.M.M.

Una vez aprobados los Reglamentos Particulares de cada competición, la F.M.M. podrá designar a una persona que colaborará con el club organizador de forma que para el desarrollo de la competición se cumplan las normas establecidas. Tendrá delegada toda la capacidad necesaria para que dichas normas se hagan cumplir durante las actuaciones previas, el desarrollo y conclusión de la competición.

ESTE ANEXO QUEDA ABIERTO A POSIBLES CAMBIOS, LOS CUALES DEBERÁN SER APROBADOS POR LA COMISIÓN DELEGADA DE LA ASAMBLEA Y NOTIFICADOS MEDIANTE COMUNICADOS NUMERADOS.

ANEXO A

REGLAMENTOS TECNICOS.

BÁSCULA:

El peso establecido en cada categoría tendrá un margen de error del 0,5 kg. Inferior al peso establecido en el reglamento, pero no como norma general, en caso de que el piloto sea reincidente en la misma prueba será sancionado. La primera vez los pilotos que no lleguen al mínimo establecido después de descontar el posible error se le advertirá sin sanción, la segunda se le penalizará con un segundo por cada kilo de menos en los entrenamientos cronometrados, y si es en carrera 8 segundos.

14.1.2-Minimotos 4,2 hp:

Mini moto motor aire 4,2 hp.

Motor Polini mono cilíndrico 2 t., **no está permitido ningún tipo de modificación tanto de cárteres, cilindro, pistón y carburador, solo se permitirá libre embrague, desarrollo y bujía.**

Diámetro x carrera 36 x 39 mm

3 o 5 transfers

Cilindrada 39.69 cm³

Relación de compresión 14:1

Squis medido con estaño de 1,5= 0,38 tolerancia + 0,25

Carburador de SHA14 x 14

Escape estándar

Encendido electrónico con carga inductiva

Gasolina sin plomo comercial con mezcla



Aspiración por láminas al cárter laminas estándar.
Embrague centrífugo en seco
Freno anterior de disco
Freno posterior de disco
Protector de cadena
Botón de paro de motor

Chasis doble viga marca Polini

La sustitución de piezas de desgaste siempre será por nuevas de las mismas características que las montadas en origen, no siendo autorizadas piezas "Polini" que aumentan las prestaciones tipo cigüeñal Racing o similar. Se contrastaran las piezas dudosas con piezas Polini originales.

Neumático anterior de 5 pulgadas de diámetro
Neumático posterior de 5 pulgadas de diámetro
Depósito de 1,8 litros
Peso 20 Kg.

Longitud total 945 +/- 10%mm.
Altura silleta 385 +/- 10%mm.

14.1.2-Minimotos 6,2 hp:

Mini moto motor air 6,2 hp.

Motor Polini mono cilíndrico 2 t., **no está permitido ningún tipo de modificación tanto de cárteres, cilindro, pistón y carburador, solo se permitirá libre embrague, desarrollo y bujía.**

Diámetro x carrera 36 x 39 mm
3 ó 5 transfers
Cilindrada 39.69 cm³
Relación de compresión 14:1
Squis medido con estaño de 1,5= 0,38 tolerancia + 0,25
Carburador de SHA14 x 14

Escape estándar

Encendido electrónico con carga inductiva
Gasolina sin plomo comercial con mezcla
Aspiración por láminas al cárter laminas estándar.
Embrague centrífugo en seco
Freno anterior de disco
Freno posterior de disco
Protector de cadena
Botón de paro de motor

Chasis doble viga marca Polini

La sustitución de piezas de desgaste siempre será por nuevas de las mismas características que las montadas en origen, no siendo autorizadas piezas "Polini" que aumentan las prestaciones tipo cigüeñal Racing o similar. Se contrastaran las piezas dudosas con piezas Polini originales

Neumático anterior de 6,5 pulgadas de diámetro
Neumático posterior de 6,5 pulgadas de diámetro
Depósito de 1,8 litros
Peso 20 Kg.
Longitud total 945 +/- 10%mm.
Altura silleta 385 +/- 10%mm.

Mini GP 110 4T.

Chasis núcleo central de acero
Suspensión delantera horquilla invertida 35 mm.
Suspensión trasera basculante con amortiguador hidráulico
Freno delantero disco 190 mm.
Freno trasero disco 180 mm.
Deposito gasolina de plástico con funda 2013 a 2015
Llanta delantera aleación de aluminio 2,15 x 10"
Llanta trasera aleación de aluminio 2,50 x 10"
Neumático delantero 3.50-10 /m/c



Neumático de lluvia 3,50-10
Neumático trasero 3.50-10 /m/c
Neumático de lluvia 3,50-10
Dimensiones
Distancia entre ejes 1120 + - 15 mm.
Altura 600 mm.
Anchura 400 mm.
Peso 67 Kg 2013/14
Motor zongshen zs152fmh-6
Cilindrada 113,36cc.
Diámetro x carrera 54 x 49.5
Carburador mikuni 22 mm.
Encendido digital variable
Gasolina sin plomo convencional
Embrague multidisco bañado con aceite.
Cambio de 4 velocidades STD
1ª- 13 / 34 2ª- 17 / 29

Supermotard 65/2T

Art. 1.- MOTOR.

Art. 1.01.- Configuración: Motores de 2T con cilindrada máxima de 65cc No se permite ningún tipo de preparación ni modificación de los motores. En caso de que la refrigeración sea por aceite, los conductos tendrán que ir remachados o precintados.

Art. 1.02.- Prohibiciones:

No se permite la preparación, modificación ni cambio de:

- Culata.
- Cilindro y pistón.
- Válvulas.
- Caja de cambio.
- Cigüeñal
- Carter.
- Encendido.

Se permite la preparación, modificación y cambio de:

- Escape.
- Muelles de válvula y copelas.
- Carburador libre.

Art. 1.03.- Válvulas: El número de válvulas será de 2 ó 3.

Art. 1.04.- Cambio de marchas: Están permitidas las motocicletas semiautomáticas, pero no las automáticas.

Art. 2.- PARTE CICLO.

Art. 2.01.- Peso mínimo: El peso mínimo del conjunto piloto + moto será de 100 kg.

Art. 2.02.- Chasis: Chasis abierto de hierro o aluminio, del tipo espina o perimetral.

Art. 2.03.- Medidas: Presentaran unas medidas mínimas y máximas de:

- a. Distancia entre ejes: mínimo de 100cm y máximo de 130cm.
- b. Altura de asiento: mínimo de 60cm y máximo de 80cm.

Art. 2.04.- Manetas y Puños: Las manetas se podrán sustituir, y siempre terminarán en bola de 9 mm. de diámetro. El puño debe volver a su posición de descanso libremente.

Art. 2.05.- Llantas: Llanta delantera y trasera de 12". No están permitidas las llantas de magnesio.

Art. 2.06.- Carenados: Todas las partes plásticas que compongan la motocicleta deberán estar libres de roturas y puntas que comporten peligro para los pilotos. No se permite el montaje de carenados adicionales.

Art. 2.07.- Neumáticos: Se permite montar neumáticos libres **sin manipular** rallados o lisos, no están permitidos los neumáticos tipo "offroad"

Art. 2.08.- Suspensiones: Horquilla delantera de recorrido variable y suspensión posterior de recorrido variable, se pueden modificar o cambiar las de serie.



Art. 2.09.- Placas porta números: Cada motocicleta deberá estar dotada con tres placas porta números. Una frontal que deberá estar centrada y dos placas traseras que en ningún caso pueden estar colocadas de forma que el piloto en su postura de manejo de la motocicleta puedan interferir en la correcta visión de los números. Las cifras deben ser legibles y como el fondo, deben ser pintados en colores mates anti reflectantes de un solo trazo.

Las dimensiones mínimas de las cifras deben ser:

TAMAÑO CIFRA DELANTERA TRASERA

Altura 140 mm. 140 mm.

Ancho 80 mm. 70 mm.

Ancho trazo 20 mm. 20 mm.

Espacio entre cifras 15 mm. 15 mm.

El Color es libre, siempre que exista suficiente contraste entre el número y el fondo, en las verificaciones técnicas se podrá exigir la modificación si no se cumple este punto.

Art. 2.10.- Luces: No se admitirán motocicletas que dispongan ópticas o elementos luminosos como luces de frenos, intermitentes, etc.

Art. 2.11.- Estribos: Montar estribos y palancas de cambios retráctiles. Los estribos, de ser metálicos, deben protegerse con nylon o similar.

Art. 2.12.- Punteras: Montar en los estribos, puntas de la palanca de frenos, ejes de rueda y puntas de manillar protecciones de nylon u otros materiales similares para proteger la moto o el asfalto en caso de caída.

Art. 2.13.- Tapones: El tapón de vaciar y llenar el cárter deberá estar sellado con alambre trenzado.

Art. 2.14.- Sobrantes: Todos los sobrantes de aceite y carburador deberán tener a su final un receptáculo de recogida de líquidos.

Art. 2.15.- Frenos y embrague: Frenos de libre preparación pero obligatorios en ambas ruedas y en perfecto estado y embrague perfecto estado.

Art. 2.16.- Paramanos: Se recomienda el uso de paramanos integrales.

Art. 2.17.- Indumentaria: La mínima obligatoria será la compuesta por casco de tipo velocidad, que cumpla las normas FIM de homologación, un traje completo de cuero u otro material anti abrasivo que proteja el cuerpo del piloto, con las protecciones adecuadas en las articulaciones, guantes y calzado del tipo velocidad o offroad homologados. Se recomienda además el uso de protecciones para la espalda homologadas por la Unión Europea (Etiqueta CE).

Art. 2.18.- Control de sonido: El máximo ruido permitido es de 94db + / - 2. En cualquier momento de la competición no podrá ser excedido. Si se supera en entrenamientos, el tiempo conseguido se perderá y el piloto será sancionado saliendo desde el último lugar en la parrilla de salida. Si se supera este valor en carrera, deberán reparar las partes afectadas inmediatamente para poder seguir en competición o se procederá a la exclusión.

Art. 2.19.- Depósito: Se recomienda que el depósito de combustible sea rellenado con material retardante del fuego (p.ej. Explosafe ®).

Art. 2.20.- Combustible: Comercial de venta en las gasolineras. Máximo 98 octanos.

- Supermotard 85/2T

Art. 1.- MOTOR.

Art. 1.01.- Configuración: Motores de 2T con cilindrada máxima de 85cc. No se permite ningún tipo de preparación ni modificación de los motores. En caso de que la refrigeración sea por aceite, los conductos tendrán que ir remachados o precintados.

Art. 1.02.- Prohibiciones:

No se permite la preparación, modificación ni cambio de:

- Culata.
- Cilindro y pistón.
- Válvulas.
- Caja de cambio.
- Cigüeñal
- Carter.
- Encendido.

Se permite la preparación, modificación y cambio de:

- Escape.



- Muelles de válvula y copelas.
- Carburador libre.

Art. 1.03.- Válvulas: El número de válvulas será de 2 ó 3.

Art. 1.04.- Cambio de marchas: Están permitidas las motocicletas semiautomáticas, pero no las automáticas.

Art. 2.- PARTE CICLO.

Art. 2.01.- Peso mínimo: El peso mínimo del conjunto piloto + moto será de 100 kg.

Art. 2.02.- Chasis: Chasis abierto de hierro o aluminio, del tipo espina o perimetral.

Art. 2.03.- Medidas: Presentaran unas medidas mínimas y máximas de:

a. Distancia entre ejes: mínimo de 100cm y máximo de 130cm.

b. Altura de asiento: mínimo de 60cm y máximo de 80cm.

Art. 2.04.- Manetas y Puños: Las manetas se podrán sustituir, y siempre terminarán en bola de 9 mm. de diámetro.

El puño debe volver a su posición de descanso libremente.

Art. 2.05.- Llantas: Llanta delantera y trasera de 12". No están permitidas las llantas de magnesio.

Art. 2.06.- Carenados: Todas las partes plásticas que compongan la motocicleta deberán estar libres de roturas y puntas que comporten peligro para los pilotos. No se permite el montaje de carenados adicionales.

Art. 2.07.- Neumáticos: Se permite montar neumáticos libres **sin manipular** rallados o lisos, no están permitidos los neumáticos tipo "offroad"

Art. 2.08.- Suspensiones: Horquilla delantera de recorrido variable y suspensión posterior de recorrido variable, se pueden modificar o cambiar las de serie.

Art. 2.09.- Placas porta números: Cada motocicleta deberá estar dotada con tres placas porta números. Una frontal que deberá estar centrada y dos placas traseras que en ningún caso pueden estar colocadas de forma que el piloto en su postura de manejo de la motocicleta pueda interferir en la correcta visión de los números.

Las cifras deben ser legibles y como el fondo, deben ser pintados en colores mates anti reflectantes de un solo trazo.

Las dimensiones mínimas de las cifras deben ser:

TAMAÑO CIFRA DELANTERA TRASERA

Altura 140 mm. 140 mm.

Ancho 80 mm. 70 mm.

Ancho trazo 20 mm. 20 mm.

Espacio entre cifras 15 mm. 15 mm.

El Color es libre, siempre que exista suficiente contraste entre el número y el fondo, en las verificaciones técnicas se podrá exigir la modificación si no se cumple este punto.

Art. 2.10.- Luces: No se admitirán motocicletas que dispongan ópticas o elementos luminosos como luces de frenos, intermitentes, etc.

Art. 2.11.- Estribos: Montar estribos y palancas de cambios retráctiles. Los estribos, de ser metálicos, deben protegerse con nylon o similar.

Art. 2.12.- Punteras: Montar en los estribos, puntas de la palanca de frenos, ejes de rueda y puntas de manillar protecciones de nylon u otros materiales similares para proteger la moto o el asfalto en caso de caída.

Art. 2.13.- Tapones: El tapón de vaciar y llenar el cárter deberá estar sellado con alambre trenzado.

Art. 2.14.- Sobrantes: Todos los sobrantes de aceite y carburador deberán tener a su final un receptáculo de recogida de líquidos.

Art. 2.15.- Frenos y embrague: Frenos de libre preparación pero obligatorios en ambas ruedas y en perfecto estado y embrague perfecto estado.

Art. 2.16.- Paramanos: Se recomienda el uso de paramanos integrales.

Art. 2.17.- Indumentaria: La mínima obligatoria será la compuesta por casco de tipo velocidad, que cumpla las normas FIM de homologación, un traje completo de cuero u otro material anti abrasivo que proteja el cuerpo del piloto, con las protecciones adecuadas en las articulaciones, guantes y calzado del tipo velocidad o offroad homologados. Se recomienda además el uso de protecciones para la espalda homologadas por la Unión Europea (Etiqueta CE).

Art. 2.18.- Control de sonido: El máximo ruido permitido es de 94db + / - 2. En cualquier momento de la competición no podrá ser excedido. Si se supera en entrenamientos, el tiempo



conseguido se perderá y el piloto será sancionado saliendo desde el último lugar en la parrilla de salida. Si se supera este valor en carrera, deberán reparar las partes afectadas inmediatamente para poder seguir en competición o se procederá a la exclusión.

Art. 2.19.- Depósito: Se recomienda que el depósito de combustible sea relleno con material retardante del fuego (p.ej. Explosafe ®).

Art. 2.20.- Combustible: Comercial de venta en las gasolineras. Máximo 98 octanos

Categoría MINIMOTARD OPEN

Art. 3.- MOTOR.

Art. 3.01.- Configuración: Motor de cuatro tiempos, vertical u horizontal, refrigerado por aire, aceite o por agua, con cilindrada máxima de 160cc. Está permitida la preparación y modificación de los motores.

En caso de que la refrigeración sea por aceite, los conductos tendrán que ir remachados o precintados.

Art. 3.02.- Autorizaciones:

Se permite la preparación, modificación y cambio de:

- Árbol de levas
- Culata.
- Cilindro y pistón.
- Válvulas.
- Caja de cambio.
- Cigüeñal
- Carter.
- Encendido.
- Escape.
- Muelles de válvula y copelas.
- Carburador libre.

Art. 3.03.- Válvulas: El número de válvulas será de 2,3 ó 4.

Art. 3.04.- Cambio de marchas: No están permitidas las motocicletas semiautomáticas ni automáticas.

Art. 4.- PARTE CICLO.

Art. 4.01.- Peso: El peso será libre.

Art. 4.02.- Chasis: Chasis abierto de hierro o aluminio, del tipo espina o perimetral.

Art. 4.03.- Medidas: Presentaran unas medidas mínimas y máximas de:

c. Distancia entre ejes: mínimo de 100cm y máximo de 130cm.

d. Altura de asiento: mínimo de 60cm y máximo de 80cm.

Art. 4.04.- Manetas y Puños: Las manetas se podrán sustituir, y siempre terminarán en bola de 9 mm. de diámetro.

El puño debe volver a su posición de descanso libremente.

Art. 4.05.- Llantas: Llanta delantera y trasera de 12". No están permitidas las llantas de magnesio.

Art. 4.06.- Carenados: Todas las partes plásticas que compongan la motocicleta deberán estar libres de roturas y puntas que comporten peligro para los pilotos. No se permite el montaje de carenados adicionales.

Art. 4.07.- Neumáticos: Se permite montar neumáticos libres **sin manipular** rallados o lisos, no están permitidos los neumáticos tipo "offroad"

Art. 4.08.- Suspensiones: Horquilla delantera de recorrido variable y suspensión posterior de recorrido variable, se pueden modificar o cambiar las de serie.

Art. 4.09.- Placas porta números: Cada motocicleta deberá estar dotada con tres placas porta números. Una frontal que deberá estar centrada y dos placas traseras que en ningún caso pueden estar colocadas de forma que el piloto en su postura de manejo de la motocicleta pueda interferir en la correcta visión de los números.

Las cifras deben ser legibles y como el fondo, deben ser pintados en colores mates anti reflectantes de un solo trazo.

Las dimensiones mínimas de las cifras deben ser:

TAMAÑO CIFRA DELANTERA TRASERA



Altura 140 mm. 140 mm.

Ancho 80 mm. 70 mm.

Ancho trazo 20 mm. 20 mm.

Espacio entre cifras 15 mm. 15 mm.

El Color es libre, siempre que exista suficiente contraste entre el número y el fondo, en las verificaciones técnicas se podrá exigir la modificación si no se cumple este punto.

Art. 4.10.- Luces: No se admitirán motocicletas que dispongan ópticas o elementos luminosos como luces de frenos, intermitentes, etc.

Art. 4.11.- Estribos: Montar estribos y palancas de cambios retráctiles. Los estribos, de ser metálicos, deben protegerse con nylon o similar.

Art. 4.12.- Punteras: Montar en los estribos, puntas de la palanca de frenos, ejes de rueda y puntas de manillar protecciones de nylon u otros materiales similares para proteger la moto o el asfalto en caso de caída.

Art. 4.13.- Tapones: El tapón de vaciar y llenar el cárter deberá estar sellado con alambre trenzado.

Art. 4.14.- Sobrantes: Todos los sobrantes de aceite y carburador deberán tener a su final un receptáculo de recogida de líquidos.

Art. 4.15.- Frenos y embrague: Frenos de libre preparación pero obligatorios en ambas ruedas y en perfecto estado y embrague perfecto estado.

Art. 4.16.- Paramanos: Se recomienda el uso de paramanos integrales.

Art. 4.17.- Indumentaria: La mínima obligatoria será la compuesta por casco de tipo velocidad, que cumpla las normas FIM de homologación, un traje completo de cuero u otro material anti abrasivo que proteja el cuerpo del piloto, con las protecciones adecuadas en las articulaciones, guantes y calzado del tipo velocidad o offroad homologados. Se recomienda además el uso de protecciones para la espalda homologadas por la Unión Europea (Etiqueta CE).

Art. 4.18.- Control de sonido: El máximo ruido permitido es de 94db + / - 2. En cualquier momento de la competición no podrá ser excedido. Si se supera en entrenamientos, el tiempo conseguido se perderá y el piloto será sancionado saliendo desde el último lugar en la parrilla de salida. Si se supera este valor en carrera, deberán reparar las partes afectadas inmediatamente para poder seguir en competición o se procederá a la exclusión.

Art. 2.19.- Depósito: Se recomienda que el depósito de combustible sea rellenado con material retardante del fuego (p.ej. Explosafe ®).

Art. 2.20.- Combustible: Comercial de venta en las gasolineras. Máximo 98 octanos.

Reglamento publicitario:

La organización se reserva el derecho del uso de petos publicitarios a todos los participantes.

ANEXO B

DESARROLLO DE LA COMPETICIÓN

NÚMERO AUTORIZADO DE PARTICIPANTES:

El número de pilotos admitidos para cada competición será el que el circuito tenga homologado, estos serán los que puedan tomar parte en las tandas de entrenamientos cronometrados y en las mangas. Los tiempos de los entrenamientos cronometrados serán los que determinarán la parrilla de salida para la manga de competición, teniendo en cuenta el mejor tiempo de cada uno de los pilotos en todos sus entrenamientos cronometrados. La organización se reserva el derecho de autorizar la cantidad de pilotos mínimo y máximo por categoría y circuito.



La organización asimismo se reserva el derecho a juntar categorías dependiendo de la cantidad de inscritos por cada competición y circuito atendiendo a factores de diferencias de edad, motos, etc.

NÚMEROS DE DORSAL:

Los números de dorsal serán asignados según la fecha de la inscripción al campeonato. Los dorsales serán fijos para toda la temporada.

ENTRENAMIENTOS OFICIALES:

La organización podrá unir varias categorías siempre que por su tipología y tiempos en pista sean parecidas. El máximo de pilotos juntando varias categorías no podrán ser más de lo homologado por la pista o en su caso 40 pilotos para las Minimotos, 30 para las Mini GP 110 o similares y 26 para las Mini GP 140 o similares.

TIPO Y DURACIÓN:

Se debe establecer como mínimo un entrenamiento cronometrado de 12 minutos para las Minimotos motor Polini 4,2 y 6,2 uno de 12 minutos para Mini GP 110 4T, Mini GP 140 4T y uno de 12 minutos para las Minimotard 65/2T-90/4T y Minimotard 85/2T-140/4T.

RESULTADOS DE LOS ENTRENAMIENTOS:

El cronometraje oficial resumirá los tiempos de las sesiones de entrenamientos para cada categoría, indicando también el mejor tiempo de cada tanda, para cada piloto y cada categoría.

PARRILLA DE SALIDA:

En el momento de la reunión del jurado que sigue a la última sesión de entrenamientos cronometrados, la parrilla de salida se establecerá en función del mejor tiempo realizado por los pilotos durante la sesión cronometrada. En caso de empate, se tendrá en cuenta el segundo mejor tiempo y así sucesivamente hasta deshacerlo. El tiempo máximo de clasificación es el mejor tiempo de la categoría aumentado en un 20%. En casos excepcionales el jurado y la organización pueden decidir el aumento del mencionado porcentaje.

VELOCIDAD EN LOS BOXES:

Se limita la velocidad en la zona de boxes a 20 Km./h. El incumplimiento de esta limitación durante los entrenamientos o warm-up se sancionará de la forma siguiente:

1ª advertencia, 2ª penalización de 3, o 4 puestos en la posición de parrilla según si la parrilla es de 3, o 4 y 3ª exclusión.

CARRERAS:

Al igual que en los entrenamientos la organización podrá unir varias categorías, con el fin de ajustar mejor los horarios y de hacer una prueba más competida y divertida. Siempre que por su tipología y tiempos en pista sean parecidas.

Habrà una carrera para todas las categorías, y la parrilla se realizara con los mejores tiempos de los entrenamientos Cronometrados. Las carreras tendrán una duración según la categoría; las Minimotos entre 7 y 8 minutos convertido a vueltas; las MiniGP 110 4T similares entre 9 y 10 minutos y las Supermotard 65/2T, Supermotard 85/2T y minimotard aficionados open entre 12 y 13 minutos.

PROCEDIMIENTO DE SALIDA:



Cinco minutos antes de la salida de la manga de competición se abrirá el pit line para la vuelta de reconocimiento y formación de la parrilla. Se mostrarán paneles con la indicación 3, 2 y 1 minutos en la salida de boxes. 2 minutos antes de dar la salida de la carrera se cerrará la salida del pit line. La vuelta de reconocimiento no es obligatoria. Los pilotos que decidan no participar en esta vuelta, pueden bajo la supervisión de un oficial situar su motocicleta en su puesto de la parrilla de salida hasta 1 minuto antes del inicio de la vuelta de calentamiento. Los pilotos que no estén situados en la parrilla de salida pueden tomar parte en la vuelta de calentamiento desde boxes siguiendo las órdenes de los oficiales que se encontrarán situados en la salida del pit line o boxes. Tras la vuelta de reconocimiento los pilotos se situarán en el puesto que les corresponda en la parrilla de salida y podrán estar asistidos por un máximo de 2 personas incluida la persona que sostiene la sombrilla. Todas las personas presentes en la parrilla deberán estar provistas de un pase especial de "parrilla". Un Oficial colocará a los pilotos en la parrilla. Los pilotos que tengan problemas durante la vuelta de reconocimiento pueden entrar en boxes para efectuar reglajes o reparaciones. En este caso el piloto podrá tomar parte en la vuelta de calentamiento desde la salida de pit line o boxes. Los pilotos situados en la parrilla de salida podrán efectuar reglajes en su motocicleta, está prohibido repostar en la parrilla de salida.

Los dispositivos para calentar neumáticos están autorizados, pero no se podrá utilizar el generador en la parrilla. Los trabajos sobre la motocicleta deben estar terminados en el momento de la presentación del cartel de "1 minuto". Tras la presentación de este cartel, se deben de arrancar los motores y desalojar de mecánicos y azafatas la parrilla, los pilotos que precisen seguir con los mencionados trabajos deberán trasladar su motocicleta a boxes, en donde podrán continuar las tareas de reparación antes de que dé comienzo la manga de competición. Estos pilotos podrán tomar parte en la vuelta de calentamiento desde la salida de pit line o boxes. Los oficiales de boxes y los de la parrilla de salida velarán por el cumplimiento de esta norma. Todas las personas, tendrán que abandonar la parrilla. A partir de ese momento nadie (excepto los Oficiales) está autorizado a volver a la parrilla de salida. Todos los pilotos deben estar en sus correspondientes posiciones de la parrilla de salida con los motores de sus motocicletas en marcha. En este momento está prohibida toda ayuda de los mecánicos. Los pilotos que se les haya parado la motocicleta serán asistidos por los oficiales para intentar arrancar, si no lo consiguen, deberán abandonar la parrilla y dirigirse a boxes donde podrá intentar arrancar la motocicleta.

Estos pilotos podrán tomar parte en la salida a la vuelta de calentamiento desde pit lane o boxes. La vuelta de calentamiento es obligatoria para los pilotos situados en la parrilla y la deberán de hacer lo más rápida posible sin detenerse a practicar salidas. La salida de la vuelta de calentamiento se realizará fila a fila y la realizara un oficial desplazándose con una bandera amarilla desde la primera fila hasta la última. Los pilotos que se encuentren situados en la salida del Pit line o boxes serán autorizados a tomar la salida mediante un oficial con bandera verde y 15 segundos más tarde cerrará la salida con una bandera roja.

Una vez finalizada la vuelta de calentamiento los pilotos se colocarán en sus respectivas posiciones en la parrilla de salida con la rueda delantera de su motocicleta situada en la línea de fondo o antes de esa línea y con el motor en marcha. Un oficial estará situado en la línea de salida, en el centro de la pista, con una bandera roja. Todos los pilotos que tengan problemas con su motocicleta durante la vuelta de calentamiento pueden dirigirse a boxes para su reparación. Todo piloto que una vez situado en la parrilla de salida se le pare el motor o tenga problemas con su motocicleta, debe seguir sobre ella y levantar el brazo, los comisarios acudirán rápidamente a ayudarle a arrancar.

En caso de producirse el problema una vez dada la salida, los comisarios intentarán ayudarle a arrancar la motocicleta y de no ser posible le empujarán hasta el pit line. Cuando las filas de la parrilla se hayan completado, el oficial que está con la bandera roja se irá apartando encendiéndose la luz roja en el semáforo de salida y entre los 3 y 5 segundos siguientes se apagará, siendo ésta la señal para la salida. En caso de no haber semáforo un oficial dará la salida con la bandera nacional bajándola de arriba hacia abajo. Todo piloto que se anticipe a la señal de salida será sancionado con una penalización de 10 segundos. Se entiende que hay anticipación a la señal de salida cuando hay desplazamiento hacia adelante de la motocicleta en el momento en que las luces rojas están encendidas o la bandera no se haya bajado. Si tras la salida de la carrera, a un piloto se le para el motor de su motocicleta recibirá la ayuda de los



Oficiales de parrilla mediante empuje a lo largo de la pista para intentar arrancar el motor. Tras un tiempo razonable y si el motor no se pone en marcha, los Oficiales empujarán la motocicleta hasta el pit line o boxes, donde los mecánicos pueden ayudarle a ponerla en marcha. Tras la salida y una vez todos los pilotos que han salido en la parrilla hayan superado el final del pit line o boxes, los pilotos que se encuentren preparados para tomar la salida a final del pit line, lo harán cuando el oficial les de la bandera verde.

Si existe algún problema en la parrilla que afecte a la seguridad de la salida, un comisario agitará una bandera amarilla en la línea de salida, se presentará un panel con la leyenda "SALIDA RETRASADA". En este caso, los pilotos deben parar sus motores y se autoriza la ayuda de un mecánico por piloto en la parrilla de salida. El procedimiento de salida se reiniciará con el panel de "3 minutos", se efectuará una nueva vuelta de calentamiento y la distancia de la carrera se reducirá en una o dos vueltas según lo que decida el director de la competición. Todo piloto o equipo que, por su comportamiento en la parrilla de salida sea responsable de retrasar los procedimientos de salida o de provocar una salida retrasada, puede ser sancionado con la exclusión de la competición.

SALIDAS:

Con el fin de ajustar al máximo los horarios y no hacer un procedimiento de salida largo, en algunas competiciones donde estén convocadas 5 categorías o más, y donde haya altas temperaturas o climatología adversa, el proceso de salida se hará de la siguiente manera. Ocho minutos antes de la salida de la manga de competición los pilotos deberán estar situados en la pre-parrilla con el motor parado, donde se les colocará en orden como en la parrilla, 5 minutos antes saldrán de uno en uno como en la parrilla a dar la vuelta de reconocimiento colocándose en la posición que le pertenezca en la parrilla sin parar el motor, en el momento que este completa la parrilla se dará la salida a la manga.

COMPORTAMIENTO:

Los pilotos que franqueen la línea de llegada una vez finalizada la manga deben efectuar todavía una vuelta completa a la pista sin detenerse salvo caso de avería.

Asimismo, al finalizar cada manga las tres primeras motocicletas participantes deberán entrar en el parque cerrado que estará en las carpas de la organización para pasarlas por el banco y su verificación técnica.

DETENCIÓN DE UNA COMPETICIÓN:

En caso de una detención en una competición o de suspensión (total o parcial) de la misma, el jurado, en presencia del organizador, decidirá si se aplazará la prueba o no, publicando la decisión tomada.

Si la manga se detiene por una caída, y todos los participantes hubiesen superado el 50 % de las vueltas establecidas se dará por realizada, y el resultado será el del último paso que hayan cumplido todos los participantes antes de la bandera roja. Si no se ha cumplido el 50% de la prueba se repetirá la manga al 50% de las vueltas estipuladas. (En función del reglamento anexo 021 de la RFME).

Los casos de empate se resolverán a favor del que haya obtenido mayor número de primeros puestos, en caso de subsistir el empate, se hará a favor del que haya obtenido mayor número de segundos y así sucesivamente.

En el caso de igualdad en todo, la última manga o competición en la que hayan participado ambos pilotos conjuntamente será determinante.

RECLAMACIONES:

Media hora, como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de Competición o a los Comisarios



Deportivos (Jurado), acompañando a cada reclamación un depósito de 300 €, y haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de Licencia, el número de salida y el motivo de la reclamación.

Cada reclamación habrá de referirse a un solo caso y deberá ser formulada con carácter individual por el interesado.

Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de 300 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 150 € para las de 2 tiempos.

Si la motocicleta reconocida es conforme, la cantidad de 200 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 100 € para las 2 tiempos, será destinada al pago de los gastos ocasionados al equipo reclamado.

En el caso de estimarse como correcta la reclamación por parte del Jurado, el total del depósito será devuelta al reclamante.

Si la pieza de una motocicleta verificada resultase irregular y/o tras la decisión del Jurado subsistiera alguna duda sobre la misma, deberá ser retenida y precintada y/o marcada por los Comisarios Técnicos en presencia del piloto o persona autorizada por este, la pieza se identificará mediante una etiqueta firmada por el Comisario Técnico y el piloto o persona autorizada por este.

En caso de reclamación técnica o si por causa del resultado de una verificación técnica, en el momento en que el Jurado notifique oficialmente por escrito el acuerdo tomado, comunicará asimismo si existe obligación de notificar al Jurado la intención de presentar recurso de apelación contra su decisión (solo en el caso en que la pieza en litigio deba ser precintada). En ese caso, se dispondrá de 30 minutos a partir del momento de la notificación oficial para poder presentar recurso de apelación, en cuyo caso se deberá entregar un depósito de 300€ y presentar en el plazo de 2 días hábiles, ante la Federación, el escrito de recurso correspondiente.

La/s pieza/s motivo de litigio será/n precintada/s según lo expresado anteriormente y enviada/s al Comité de Disciplina y Apelación. La/s pieza/s retenida/s será/n devueltas al cierre de los procedimientos de reclamación o apelación.

No podrá efectuarse ninguna reclamación, ni por tanto recurso de apelación, contra las decisiones del Jurado después de una constatación de hechos, por haber impuesto(o no), una sanción de:- "Use Pit" o "Stop&Go" en el caso de resistencia.

- Una descalificación en los entrenamientos o carrera por medio de la bandera negra o la bandera negra con círculo naranja.
- Una multa por exceso de velocidad en "pit-lane".

CONDUCTA DE LOS FAMILIARES:

En las competiciones los padres o acompañantes de los pilotos no podrán entrar más de dos por participante en las carpas de trabajo y para marcar al piloto con la pizarra deberán hacerlo en el lugar habilitado en el pit lane, pero en ningún caso fuera del sitio habilitado, la penalización por el incumplimiento será de un punto en la clasificación general por cada vez que sea amonestado. Queda totalmente prohibido durante los entrenamientos de una competición acceder al interior de la pista sin autorización de la organización.

Las malas conductas o falta de respeto a las normas del campeonato así como los insultos a los cargos federativos serán motivo de exclusión de la competición.

INTERPRETACIÓN Y MODIFICACIÓN AL PRESENTE REGLAMENTO:

Cualquier controversia que pudiera surgir respecto a la interpretación y/o aplicación del presente reglamento, serán la Federación autonómica y el organizador los que arbitrarán y decidirán.



Cualquier modificación que pudiera producirse una vez publicado el presente reglamento, se pondrá en conocimiento de los pilotos mediante anexo, numerados, fechados y publicados en la página web de la FMM y del organizador.