

# Normativa EURONATIONS 50 MX 2021

## **Cláusulas administrativas**

Los participantes y sus acompañantes se comprometen a respetar el protocolo sanitario francés vigente.

## **Definición:**

Competiciones destinadas a pilotos equipados con máquinas todoterreno de hasta 50 cc (excepto 75 cc para el grupo "clase automática" con licencia LJA2).

Los pilotos franceses o extranjeros deben estar en posesión de una licencia FFM (Federación Francesa de Motociclismo) para el año o para un evento.

Los reglamentos técnicos definen diferentes grupos según las modificaciones realizadas.

## **Registro:**

Las inscripciones estarán abiertas del 1 de abril al 30 de mayo de 2021 inclusive.

Ir al sitio web de Euronations 50 Mx:

<http://www.mx50.eu/index.php?action=inscription>

El importe del compromiso es de 20 euros (alquiler de transpondedor incluido, entrada gratuita para acompañantes, aparcamiento gratuito, camping gratuito, electricidad paddock gratuita, etc.).

El pago se realiza mediante transferencia bancaria en un plazo máximo de 15 días después del registro.

## **Bienvenida :**

- Solo se acepta un vehículo por conductor en el paddock. Los demás vehículos deben estar estacionados en el estacionamiento para espectadores más cercano ubicado dentro del circuito (200 metros).
- Los callejones del parque de corredores deben permanecer imperativamente despejados.
- Hay wc y duchas de agua caliente disponibles para pilotos y guías.
- Posibilidad de acampar para acompañantes en el paddock.
- Se dispone de zona de limpieza para motos.
- Los pilotos se van con sus desperdicios.

## **Controles administrativos antes del evento:**

OBLIGACIÓN de pasar por control administrativo antes que control técnico.

Los panelistas acompañantes con licencia FFM deben presentarse con el piloto para obtener un pase que permita el acceso al área dedicada. El acceso a la pista está estrictamente prohibido sin una licencia FFM

Abierto viernes de 16h. a 19:30h . y sábados de 9:00h a 12:00 h.

## **Cada piloto deberá:**

- Presente personalmente su licencia FFM.
- Posibilidad de licencia "una carrera" (precio LJC5 75 euros online) que se debe tomar previamente en el sitio FFM.
- ATENCIÓN: Licencia LJA2 obligatoria para la "clase automática" (75cc) precio al 115 euros online.

<https://pratiquer.ffmoto.org/licence-une-manifestation>

Antes del evento, debes completar el formulario de licencia en la web de la FFM, adjuntar un certificado médico según el modelo FFM (menor de un año) de aptitud para la práctica del motocross en competición y prever el pago online de 75 euros para LJC5 o 115 euros para LJA2. A continuación, debe imprimir el formulario de licencia para presentarlo a los organizadores o presentarlo en formato desmaterializado. Debes traer un documento de identidad.

- La edad mínima requerida para participar en una competencia de esta categoría es de 12 años. Los pilotos menores de edad deben presentar autorización de los padres para participar en este evento.
- Haber leído la normativa específica y pagado su inscripción por adelantado.

## **Controles técnicos antes del evento:**

Consulta la normativa técnica de los diferentes grupos.

El piloto debe venir con su motocicleta así como su casco y protectores de pecho y espalda. Si el equipo no cumple con los estándares durante el control, el piloto no podrá participar en los entrenamientos y la competencia. Este material puede consignarse hasta el final de la prueba y luego devolverse.

Se avisará al piloto de una máquina que presente una anomalía durante un control técnico o un punto fuera de regulación detectado por el controlador técnico. El piloto deberá entonces poner su máquina en conformidad y presentarla nuevamente para control técnico.

Transpondedor:

El piloto con licencia del año dejará su licencia como depósito.

El conductor con licencia en el evento debe proporcionar un documento de identificación válido a cambio del transpondedor.

Los transpondedores deben devolverse al final de la última carrera 30 minutos al máximo después de la fin .

Planea comprar un soporte y un pasador.

### **Control técnico después del evento:**

Las 3 primeras máquinas de la final A se colocarán en un parque cerrado.

Consulte el reglamento técnico grupo por grupo.

El director de carrera es el responsable de aplicar el reglamento y se reserva el derecho de solicitar el desmontaje de las tres primeras máquinas de cada grupo más una sorteada.

Los escrutadores, pilotos y mecánicos interesados deben estar presentes.

Cualquier negativa a presentar una máquina para el control técnico conlleva la descalificación previa decisión del encargado del curso, del jurado, y no da derecho al reembolso de los gastos, sean los que sean (viajes, compromiso, etc.)

### **Reclamación:**

Cualquier reclamación deberá ser presentada por escrito por un piloto o un acompañante con licencia, dentro de la media hora siguiente a la visualización de los resultados, previo pago de 75 € que le serán devueltos si la reclamación está justificada.

### **Pruebas:**

1 sesión de práctica cronometrada de 15 minutos, por serie, el sábado por la tarde y una sesión de práctica libre de 15 minutos, por serie, el domingo por la mañana. 1 vuelta mínima obligatoria para cada piloto.

### **Carreras, clasificaciones:**

Todas las reparaciones con herramientas o asistencia externa están prohibidas en la pista.

Los conductores deben llegar al parque de espera al menos 10 minutos antes de la hora de salida.

Ingresaron hasta 90 conductores, 2 series. Más de 90 conductores ingresaron, 3 series.

El número de inscripciones está limitado a 135 pilotos.

Distribución en las eliminatorias de las contrarreloj, por sorteo.

Distribución en las eliminatorias para las eliminatorias (M1 + M2), según los tiempos en el siguiente orden.

Si hay 3 series:

La 1ª vez en el grupo A, la 2ª en el grupo B, la 3ª en el grupo C, la 4ª en el grupo A... ect, entra en la serie 1.

La 1ª vez del grupo B, la 2ª del grupo C, la 3ª del grupo A, la 4ª del grupo B... ect, van en la serie 2.

La 1ª vez del grupo C, la 2ª del grupo A, la 3ª del grupo B, la 4ª del grupo C... ect, van en la serie 3.

Sábado tarde: después de los entrenamientos, ronda 1 (M1) para cada serie (15 minutos + 1 vuelta).

Domingo por la mañana: después de los entrenamientos libres, ronda 2 (M2) para cada serie (15 minutos + 1 vuelta).

Se realiza una clasificación general por series acumulando los puntos de las rondas 1 y 2 (M1 + M2).

Escala: 1 °: 50 puntos, 2 °: 45 puntos, 3 °: 41 puntos, 4 °: 38 puntos, 5 °: 36 puntos, 6 °: 35 puntos, 7 °: 34 puntos, 8 °: 33 puntos, 9 °: 32 puntos, 10 °: 31 puntos, 11: 30 puntos, 12: 29 puntos, 13: 28 puntos, 14: 27 puntos, 15: 26 puntos, 16: 25 puntos, 17: 24 puntos, 18: 23 puntos, 19: 22 puntos, 20: 21 puntos, 21: 20 puntos, 22: 19 puntos, 23: 18 puntos, 24: 17 puntos, 25: 16 puntos, 26: 15 puntos, 27: 14 puntos, 28: 13 puntos, 29: 12 puntos, 30 : 11 puntos, 31: 10 puntos, 32: 9 puntos, 33: 8 puntos, 34: 7 puntos, 35: 6 puntos, 36: 5 puntos, 37: 4 puntos, 38: 3 puntos, 39: 2 puntos, 40 : 1 punto, luego 1 punto hasta el 45.

Los 3 mejores pilotos de cada nación, acumulando los puntos de las calificaciones, se suman a la Final A (grande).

La final A la completan los mejores pilotos de cada serie, acumulando puntos clasificatorios (M1 + M2), hasta 45 pilotos. En caso de empate en puntos, el desempate es por el mejor resultado de la 2da ronda, luego si sigue empatado, por sorteo.

Duración 15 minutos + 1 vuelta.

Las finales B y C se hacen cargo de los pilotos según las mismas reglas. El número de pilotos se distribuirá en cantidades iguales (ejemplos 120 ingresados = 45 en la final A + 38 en la final B + 37 en la final C).

Duración 15 minutos + 1 vuelta.

el piloto debe completar una vuelta mínima para ser clasificado.

La clasificación de Naciones se realiza acumulando los puntos de los 3 mejores pilotos de cada nación clasificados en la final A (grande).

Recompensa:

Los 3 primeros de cada grupo deben estar presentes en la ceremonia de premiación.

Será recompensado:

- Las 3 primeras naciones en la final A (principal)
- Los 3 primeros extractos del grupo 1 de la final
- Los primeros 3 grupos 2 extractos de la final
- Los primeros 3 grupos 3 extractos de la final
- Los 3 primeros grupos de clases automáticos (75cc)
- Las 3 primeras mujeres sacadas de la final
- Los 3 primeros 50cc Vintage de la fase final

Accidente:

Un piloto lesionado debe ser visto por el médico de la organización. El informe de accidente debe enviarse, dentro de los 10 días, directamente al seguro.

<https://ffm.ffmoto.org/media/document/assurance-declaration-daccident-papier>

CUALQUIER CONDUCTOR QUE NO RESPETE LAS ÓRDENES DEL DIRECTOR DEL CURSO O DE LOS MAYORDOMOS SERÁ DECLARADO DE LA RONDA.

CUALQUIER DECISIÓN TOMADA CON EL DIRECTOR DE LA CARRERA, EL JURADO, LOS DIRIGENTES DEL CLUB Y LOS CONTROLADORES TÉCNICOS SERÁ FIRME Y FINAL EN CASO DE DISPUTA DURANTE LAS CARRERAS.

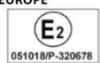
CUALQUIER INSULTO A FUNCIONARIOS Y VOLUNTARIOS (DIRECTOR DE CARRERA, COMISARIOS, CRONOMETRAJES, SECRETARÍA, BUVETTAS, PRIMEROS AUXILIOS, ESTACIONAMIENTOS...) CONDUCIRÁ A LA DESCALIFICACIÓN DEL PILOTO.

PILOTO:

- Casco en buen estado y homologado según las normas del Reglamento Técnico Nacional (ver el sitio web de la FFM).

Epreuves internationales ou nationales sur circuits fermés : normes FIM admises

EUROPE



ECE 22 05 ..... , P, NP.....ou J .....

C'est la norme de l'Europe. E1 à E48  
...s  
Pour les pays contrôleurs

JAPON



JIS T 8133 : 2015






USA



USA SNELL M 2015

- Protección de espalda y pecho

<p>PROTECTION PECTORALE / THORACIQUE (par-pierres)</p> <p>14021- 1621-3</p>  <p>Pictogramme</p>	<p>PROTECTION DORSALE</p> <p>1621-2</p>  <p>Pictogramme</p>	<p>GILET DE PROTECTION : ENSEMBLE Coudes/épaules/genoux/hanches 1621-1 Pectorale / Thoracique 1402- 1621-3 Dorsale 1621-2</p>  <p>Pictogramme</p>
--	--	--

---

- Gafas de protección.
- Guantes de moto OBLIGATORIOS.
- Botas de moto OBLIGATORIAS.
- Jersey de manga larga OBLIGATORIO.
- Pantalón resistente y / o reforzado OBLIGATORIO.
- Ropa holgada PROHIBIDA.

## REGLAMENTOS TÉCNICOS

Cláusulas generales para todos los grupos:

- La cilindrada de las máquinas no debe superar los 50 cc como máximo (excepción de 75 cc como máximo para el grupo "clase automática").
- Solo una máquina autorizada por piloto (no mula)
- El frenado debe ser EFECTIVO.
- Frenos delanteros y traseros con controles independientes.
- Las palancas de freno deben tener un extremo redondeado con una bola.
- Ancho libre del manillar mínimo 600 mm, máximo 800 mm.
- Sin partes salientes o afiladas.
- El puño del acelerador debería regresar automáticamente.
- Las cubiertas del manillar deben mantenerse con 2 bridas de alambre de metal y no deben perforarse en el extremo (excepto en los extremos sólidos del manillar).
- Cualquier tubo que pueda actuar como punzón debe taponarse EFECTIVAMENTE.
- El silenciador de escape obligatorio no puede sobresalir de la parte trasera del neumático.
- Nivel de sonido 115 dB máximo según el método 2 metros Máx.
- Los escapes de longitud variable están PROHIBIDOS.
- Los guardabarros delantero y trasero son OBLIGATORIOS (solo plástico).
- Los pedales de los ciclomotores serán reemplazados por reposapiés que se pliegan hacia atrás y no exceden el ancho del pie.
- Se deben quitar las muletas, los intermitentes, los espejos, la luz trasera, los faros, el portaequipajes y los reposapiés del pasajero.
- Las máquinas deben estar equipadas, en el manillar, con un disyuntor de encendido efectivo (llave prohibida).
- Neumáticos todoterreno OBLIGATORIOS.
- Las máquinas deben estar provistas de tres placas de matrícula de plástico flexible con los números de carrera:
  - una placa frontal, dos placas laterales.
  - tamaño de los números: altura 140 min mínimo, ancho 80 min mínimo, ancho de línea 20 min min.
- En estas placas no debe aparecer ninguna inscripción distinta a los dorsales.
- La protección de todas las partes giratorias y accionamientos debe estar asegurada por carcasas metálicas (espesor mínimo de aluminio 2 mm, espesor mínimo de acero 1 mm) que envuelvan al menos la periferia. El objetivo es evitar el contacto con las piezas giratorias pero también retener las piezas que puedan soltarse.
- Cualquier pedal de intervención externa (freno o sistema de variación) con un ancho superior a 40 mm debe ser abatible.

- Polea libre (placa): protección eficaz de poleas perforadas o con brazo.
- Refuerzo de la columna de dirección MUY RECOMENDADO, todos los grupos combinados.
- Filtro de aire obligatorio.
- Reposapiés abatibles con retorno automático obligatorio.
- Instrumentación gratuita.
- Una parte denominada "libre" es una parte distinta de la original. Se comercializa o se fabrica a mano.

Definición de pieza original: pieza montada por el fabricante en uno o más modelos de ciclomotores con variador o caja de cambios homologados por los departamentos correspondientes.

Serie limitada, proporcionar la ficha técnica del fabricante (sin dejar de estar montada y homologada originalmente para el ciclomotor).

- Se prohíbe todo lo que no esté permitido en la normativa técnica.

Todas las máquinas consideradas peligrosas y que no se ajusten a la normativa general y técnica serán rechazadas sistemáticamente.

### **Regulaciones grupales**

GRUPO 1 (G1) ciclomotor de série typo peugeot 103, mbk 51, derbi variant, piaggio ciao, bravo, mobylette ...

PARTE DEL CICLO G1:

- Bastidor en V original (prohibida la fabricación artesanal).
- tanque original del modelo considerado
- Barra de refuerzo OBLIGATORIA entre el soporte del sillín y la columna de dirección (el espacio incluido en la V del cuadro debe estar vacío a excepción del filtro de aire y accesorios.
- Refuerzos de marco autorizados.
- Instalación de silenciadores de motor autorizada, respetando los puntos de anclaje originales.
- Son gratuitos: columna de dirección, horquilla (fabricación artesanal prohibida), suspensión trasera con uno o 2 amortiguadores (se venden amortiguadores), basculante, reposapiés, ruedas, frenos, sillín y moldura.

### **MOTOR G1:**

- Carcasas de motor originales de la máquina en cuestión (retirada de material autorizada, entrada prohibida).
- Motor alto refrigerado por aire original o adaptable al modelo considerado. Retiro de material autorizado.
- Cuña autorizada en cilindro, plana por ambos lados.
- Caja de válvulas adicional PROHIBIDA.
- Intervención externa en el sistema de variación autorizado.
- Son libres: cigüeñal, encendido, variador, válvulas que retienen los centros de fijación originales, tubo de admisión, carburador Ø 19 mm max, silenciador / silenciador, resorte de empuje del motor, polea, correa, transmisión final.



## **GRUPO 2 (G2) moto o ciclomotor de serie tipo derbi senda, aprilia rx, honda mtx, mbk dtr.....**

Máquinas G2 con caja de cambios

- Cuadro original, refuerzos autorizados, depósito y moldura conservando el aspecto y la línea originales.
- Basculante original (se permiten refuerzos).
- Motor de alto origen o adaptable al modelo considerado. Retiro de material autorizado.
- Cuña autorizada en cilindro, plana por ambos lados.
- Cáster del motor original del modelo considerado. Prohibida la contribución de material.
- Son gratis, amortiguador (es) comercial (es) pero con puntos de anclaje originales (se permiten refuerzos), horquilla, ruedas delanteras y traseras (prohibidas las ruedas de palanca), reposapiés, cigüeñal, caja de cambios, encendido, embrague, tubería de admisión, silenciador / silenciador, carburador Ø 19mm máximo, válvulas conservando los centros de fijación originales, transmisión final.

### **Máquinas G2 con variador (es)**

CHASIS G2 con variador (es):

- Marco original ya sea en V, viga o tubular.
- Barra de refuerzo soldada OBLIGATORIA entre el soporte del sillín y la columna de dirección para cuadros en forma de V. Refuerzos de marco autorizados.
- Instalación de silent blocks de motor autorizados (puntos de anclaje libres).
- Son libres: columna de dirección, horquilla, basculante, reposapiés, amortiguador (es), ruedas (ruedas de palanca prohibidas), frenos, depósito, sillín, molduras.

MOTOR G2 con variador (es):

- Cáster del motor original del modelo en cuestión (retirada de material autorizada, entrada prohibida).
- Motor de alto origen o adaptable al modelo considerado. Retiro de material autorizado.
- Cuña autorizada en cilindro, plana por ambos lados.
- Intervención externa en el sistema de variación autorizado.
- Son libres: cigüeñal, encendido, variador (es), polea, embrague, correa, transmisión final, válvulas (manteniendo los centros de fijación originales), tubo de admisión, carburador Ø19mm maxi, silenciador / silenciador, resorte de empuje del motor.

### **GRUPO 3 (G3) prototipos**

#### PARTE DEL CICLO G3:

- Chassis libre.
- Prohibidas las ruedas de palanca.

#### MOTOR G3:

- Libre, máximo 50 cc.

### **GRUPO CLASE AUTOMÁTICO (AC)**

#### PARTE DEL CICLO:

- Cuadro de un ciclomotor o scooter homologado.
- Refuerzos de telaio autorizados.
- Son libres: horquilla, brazo oscilante, amortiguador (es), ruedas, frenos, depósito, sillín, moldura.

#### MOTOR:

- Cárter del motor original del modelo considerado.
- Motor con transmisión automática por variador (es) y / o embrague.
- Desplazamiento menor a 75cc. Retiro de material autorizado.
- Son libres: Cilindro , cigüeñal, encendido, variador (es), polea, embrague, correa, transmisión final, admisión y carburador,escape / silenciador, resorte de empuje del motor.
- Intervención externa en el sistema de variación autorizado.

### **GRUPO VINTAGE (GV)**

- Máquinas fabricadas antes de 1985
- enfriamiento de aire
- Transmisión con caja de cambios o variador (es)
- Suspensión trasera con 2 amortiguadores o cantilever o direct (sistema progresivo prohibido)
- Frenos de tambor (disco prohibido)



## MEDICAL CERTIFICATE

**Any candidate wishing to practise motor-cycling sports must first undergo a full medical aptitude test.**

The general practitioner can ask for this medical test should he or she find it necessary for the no-contraindication certificate. Also, in a first competition licence request, special attention should be given to the sight test. This examination may be carried out either by the general practitioner or by an ophthalmologist. Binocular acuity [whether corrected or not] should be above 6/10ths for an examination carried out with both eyes open simultaneously. The candidate must be able to recognise the colours of the different flags used [yellow, red, green, blue]. the field of vision must be above 160°. Monophthalmia may be authorised, after agreement from the Medical Committee, only for the practice of trial and categories that have staggered departures on condition that the field of vision is above 120° and acuity above 8/10ths. In the case of anomaly, both an examination by a specialist and the opinion of the Medical Committee will be demanded. Certain neurological conditions, epilepsy, balance and coordination problems, insulin-dependent diabetes, unilateral blindness, and defects in the loco motor apparatus will require the advice of the Medical Committee. Acute coronary insufficiency, treated and persistent arterial hypertension, cardiac transplant, severe coagulation problems, chronic kidney failure and dialysis are absolute contraindications. The effects of pharmacological substances that modify attention, vigilance and behaviour are submitted to the opinion of the medical examiner. The above list of contraindications is not exhaustive. In certain specific cases the FFM may deliver restricted handicap licences. In this case a medical certificate should be addressed to the federal doctor.

### Space reserved for the doctor

*(Should you require federal approval please contact the FFM Medical Committee)*

I, the undersigned doctor of medicine .....  
certify that I have examined :

Name of licensee .....

First name of licensee .....

Date of birth | . | . | . | . | . |

Date of examination | . | . | . | . | . |

Stamp and signature of Doctor

and I have found to this date no contraindication to the practice of motorcycling sport and competition.

**In the opposite case tick one of the corresponding boxes:**

- Demand the opinion of the medical Committee *(send a descriptive medical certificate to the federal doctor).*
- Present a contraindication to motorcycling sport and competition certificate.