



CAMPEONATO DE CANARIAS DE VELOCIDAD
MINIMOTO 4,2

Reglamento Técnico



INDICE

01.-ESPECIFICACIONES DE LA CLASE Minimoto 4,2 CV.

02.-MOTOR.

03.-CHASIS.

04.-MEDIDAS Y PESOS.

05.-MANILLAR.

06.-MANETAS.

07.-PUESTA EN MARCHA.

08.-EMBRAGUE.

09.-ADMISIÓN/CARBURACIÓN.

10.-BUJIA.

11.-ESCAPE.

12.-DIRECCIÓN.

13.-PUÑO DE GAS.

14.-DORSALES.

15.-PROTECTOR DE CADENA.

16.-NEUMÁTICOS Y LLANTAS.

17.-FRENOS.

18.-CARENADO.

19.-CARBURANTES.

20.-TELEMETRIA.

21.-TRANSPONDER DE CRONOMETAJE.

22.-MOTOCICLETAS PELIGROSAS.

23.-EQUIPACIÓN DE LOS PILOTOS.

24.-VERIFICACIÓN FINAL.



Las motocicletas destinadas al **Campeonato de Canarias de Velocidad** de la categoría Minimoto 4,2 se basan en las motocicletas de producciones recientes o actuales y disponibles en el mercado a través de las redes de ventas habituales de fabricantes y homologadas de éste para su participación en este campeonato.

01.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE Minimotos 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 una motocicleta, tras caída en el curso de los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, o rotura de motor, 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 de carga inducida, con todos los componentes como los homologados por el fabricante, excepto el piñón de salida, la cadena y la corona, que pueden ser substituidos por los homologados por BMR.
- Refrigeración por aire.
- La potencia no excederá de 4,9 cv

03.- CHASIS.

- Original con doble viga de aluminio sin ninguna modificación. Debe tener número de serie.

04.- MEDIDAS.

- Deben tener unas medidas máximas de:
 - Longitud 945mm.
 - Anchura de 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.

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

09.- ADMISIÓN/CARBURADOR.

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

10.- BUJIA.

- Las bujías deben ser de electrodo convencional.

11.- ESCAPE.

- Deberá ser el 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 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 colocarán 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 de carenado. En este caso el número estará en el que esté situado el cronometraje oficial.
- Las placas laterales deberán estar colocadas a derecha e izquierda del colín.
- Alternativamente se puede colocar sólo un número en el colín con la parte superior del número hacia el piloto.
- En lo carenados/colines de color coincidente con el fondo del dorsal, habrá un ribete en color contrario de una anchura mínima de 6mm. alrededor del fondo.

El color de los números y fondos serán:

- FONDO BLANCO
- NÚMERO NEGRO



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 serán libres.
- Las llantas serán las homologadas de 5" por el fabricante.

17.- FRENOS.

- Serán los frenos mecánicos homologados por el fabricante, siempre con unas medidas máximas de disco:
- Freno anterior de disco de 122mm.
- Freno posterior de disco 122mm.
- Las pastillas de freno pueden sustituirse por las homologadas por BMR.
- Los discos de freno delantero y trasero pueden sustituirse por la marca homologada BMR.
- 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 las Minimotos homologadas.
- 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 (escapes etc.)
- La cúpula puede reemplazarse únicamente por un material transparente.
- El guardabarros debe ser igual al originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada. Puede reemplazarse por contratipos accesorios a las piezas originales. Así mismo, pueden 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 RFME.
- El depósito puede contener un 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.
- 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 al 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 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 a 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 los 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 RFME/FIM) bien ajustado y sujeto correctamente. La visera debe ser de material de seguridad.
- Sólo 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 vídeo como de cualquier otro tipo de datos, siempre que estén autorizados por la organización.

24.- VERIFICACIÓN FINAL.

- Después de los entrenamientos o de la carrera, la organización puede solicitar la verificación de la motocicleta.
- Las verificaciones finales pueden ser en el mismo circuito o se solicitará a los equipos el desmontaje del motor, o de cualquier otra pieza, para su posterior verificación.