



FMCV
Federación de Motociclismo de la Comunidad Valenciana

CAMPEONATO MINIVELOCIDAD

80 GP 2022

Reglamentos Técnicos

VERSIÓN CASTELLANA
22.01
23.12.2021

Versión	Fecha	Artículos modificados:
22.00	2021	Sin cambios respecto a la Temporada 2021
22.01	23.12.2021	Art. 19

ÍNDICE

- 01.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE
- 02.- MOTOR / CAJA DE VELOCIDADES.
- 03.- PESOS
- 04.- CHASIS
- 05.- GEOMETRÍA
- 06.- HORQUILLA DELANTERA.
- 07.- BRAZO DE SUSPENSIÓN POSTERIOR (BRAZO OSCILANTE).
- 08.- AMORTIGUADOR POSTERIOR.
- 09.- DIRECCIÓN
- 10.- FRENOS.
- 11.- LLANTAS
- 12.- NEUMÁTICOS.
- 13.- DEPÓSITO DE CARBURANTE.
- 14.- CAJA DE AIRE, CONDUCTOS DE ADMISIÓN.
- 15.- ALIMENTACIÓN DE CARBURANTE.
- 16.- PUÑO GIRATORIO DE GAS.
- 17.- REPOSAPIÉS.
- 18.- MANILLAR /MANETAS.
- 19.- ESCAPE.
- 20.- CARENADO.
- 21.- INSTALACIÓN ELÉCTRICA.
- 22.- BATERÍA.
- 23.- RADIADOR Y RADIADORES DE ACEITE.
- 24.- ENCENDIDO.
- 25.- TITANIO Y ALEACIÓN LIGERA.
- 26.- TELEMETRÍA.
- 27.- NÚMEROS Y FONDOS.
- 28.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS.
- 29.- GENERAL
 - Piezas a eliminar obligatoriamente
- 30.- MOTOCICLETAS PELIGROSAS
- 31.- HOMOLOGACIÓN
- 32.- VERIFICACIÓN FINAL
- 33.- PUBLICIDAD

REGLAMENTO TÉCNICO 80 GRAN PREMIO 2022

INTRODUCCIÓN

Las motocicletas destinadas a la categoría 80 gran premio se basan en motocicletas de producciones recientes y antiguas en el mercado a través de las redes habituales del fabricante homologadas o no, para su uso por la vía pública (motos matriculables).

01.- ESPECIFICACIONES TÉCNICAS 80 GRAN PREMIO

Este reglamento está destinado a autorizar distintas modificaciones en la motocicleta, únicamente en bien de la seguridad y de una reducción de costos (para la competición).

Se ha realizado para dar acceso a la mayor cantidad de participantes y evitar en lo posible la picaresca. **TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECISADO EN ESTE REGLAMENTO ESTÁ TOTALMENTE PROHIBIDO Y POR LO TANTO SE LE PODRÁ NEGAR LA PARTICIPACIÓN EN LA PRUEBA O LA DESCALIFICACIÓN DE LA MISMA.**

Solo se admitirá la verificación de una sola motocicleta por piloto y clase.

En 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.

Están permitidos la utilización de materiales tales como Titanio, Magnesio o Carbono en las piezas de la motocicleta salvo en las piezas expresamente indicadas en este reglamento.

Los elementos de grabación deberán estar expresamente autorizados por la organización. En caso contrario quedan totalmente prohibidos.

02- MOTOR / CAJA DE CAMBIOS

La preparación y piezas internas del Motor (cigüeñal, cilindro, caja de cambios... etc.) es libre.

Solo se podrá verificar una moto por carrera

Motor mono cilíndrico de 2 tiempos, con un cubicaje máximo de 80cc.

El motor podrá ser de transmisión automática o con cambio de marchas con un máximo de seis marchas.

La refrigeración podrá ser por aire forzado o por agua.

Precintar obligatoriamente todos los tornillos/tapones de vaciado, de llenado y de nivel, así como los tornillos de la bomba de agua.

En los motores con cambio de marchas, están permitidos los sistemas de cambio de marchas automáticos o semiautomáticos.

03.- PESOS

04.- BASTIDOR

Chasis, subchasis y basculante de libre elección.

Estriberas, posa pies, palancas de freno y cambio de marchas de libre elección con los extremos redondeados obligatoriamente.

En caso de que los posa pies sean abatibles, deberán estar provistos de un sistema que los vuelva automáticamente a su posición inicial.

El extremo de cada reposapiés debe acabar en un radio esférico pleno y del mismo diámetro que el reposapiés. Los reposapiés metálicos deben acabar con un tapón de plástico, Teflón® o cualquier otro material equivalente, fijado de forma permanente.

Un protector de cadena debe fijarse de modo que impida que ninguna parte del cuerpo del piloto se meta entre el recorrido de la cadena inferior y la corona posterior de la rueda.

El protector de cadena deberá de estar sujeto de manera consistente no permitiéndose la sujeción del mismo con elementos tales como bridas, teflón o similar.

05.- GEOMETRÍA

06.- HORQUILLA DELANTERA

La suspensión delantera - horquilla, es de libre elección.

07.- BRAZO DE SUSPENSIÓN POSTERIOR (BRAZO OSCILANTE)

08.- AMORTIGUADOR POSTERIOR

Amortiguador/es trasero/s de libre elección.

09.- DIRECCIÓN

Semimanillares de libre elección, siempre obligatoriamente acompañados en sus extremos por unos topes redondeados que sobresalgan de los puños un mínimo de 15mm.

Las motocicletas PUEDEN estar equipadas con una protección de la maneta de freno para protegerla de una activación accidental en caso de colisión con otra motocicleta. (VER IMAGEN ANEXO 01)

Deberá haber un mínimo de 15º de movimiento de la dirección a cada lado del eje.

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

Es opcional la utilización de amortiguadores de dirección.

El amortiguador de dirección no puede actuar como tope que limita el ángulo de giro.

10.- FRENOS

Manetas de libre elección, con una longitud máxima de 200mm, medidos desde el pivote y terminadas en una esfera redondeada.

Queda prohibido el uso de discos de carbono.

11.- LLANTAS

El diámetro de las llantas será de 16" y/o 17" opcionalmente.

Totalmente de libre elección el material.

12.- NEUMÁTICOS

Totalmente de libre elección.

13.- DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE

El interior es obligatorio que esté lleno de material retardante tipo mousse, preferentemente Explosafe o similar.

El tapón del depósito de combustible deberá ser estanco y tener un sistema eficaz de cierre.

Las chimeneas de aireación del depósito de gasolina deben llevar una válvula de retención. La salida de las chimeneas debe hacerse en un recuperador apropiado, el cual debe tener una capacidad mínima de 200cc.

Solo se puede utilizar gasolina sin plomo de 95 o 98 octanos quedando prohibidos los aditivos tales como los aumentadores de octanaje.

14.- CAJA DE AIRE, CONDUCTOS DE ADMISIÓN

Caja de aire y conductos de admisión de libre elección.

El elemento filtrante puede eliminarse.

15.- ALIMENTACIÓN DE CARBURANTE

Queda permitida la admisión por válvula rotativa.

Queda permitida la utilización de carbono en el conjunto de la caja de admisión por láminas.

Carburador de libre elección.

Cualquier tubo de aspiración deberá descargarse en un depósito adecuado con una capacidad de 200cc como mínimo.

16.- PUÑO GIRATORIO DE GAS

El conjunto acelerador, así como su correspondiente cable es de libre elección.

El puño giratorio de gas debe cerrarse automáticamente en cuanto se suelte.

17.- REPOSAPIES

18.- MANILLAR/MANETAS

Ejemplo de protector de maneta autorizado



19.- ESCAPE

De libre preparación.

Por razones de seguridad, los bordes de la salida del escape deben redondearse.

Para las motocicletas controladas antes de la carrera: 97 dB/A

Para las motocicletas controladas después de entrenamientos o carrera: 99 dB/A

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.

Las revoluciones a las que se efectuará el control sonoro serán de 5.000 RPM. Es obligatorio disponer de un cuentarrevoluciones que marque las revoluciones del motor para la prueba de sonido.

Las pruebas de sonido se realizarán con el micrófono colocado a 50 cm del tubo de escape en ángulo de 45° medido desde la línea central del extremo de escape y a la altura del tubo de escape, pero al menos a 20 cm del suelo. Si esto no es posible, la medición se puede tomar a 45° hacia arriba.

La ubicación del silenciador es libre. El tubo de escape no podrá sobrepasar en ningún caso una línea trazada verticalmente en el borde posterior del neumático trasero.

Por razones de seguridad, los bordes de la salida del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes.

Una vez realizada la prueba de sonido las motocicletas que superen los decibelios no podrán salir a pista hasta que lo reparen.

Una vez finalizados los entrenamientos o la carrera, todas las motocicletas deberán estar en disposición de pasar la verificación de sonometría. De no ser así, en entrenamiento perderá el tiempo del mismo y en carrera será excluido.

Quedará a criterio del Comisario Técnico y del Jurado de la prueba la opción de la reparación o no de unos posibles desperfectos de la motocicleta para su posterior verificación.

En entrenamientos:

Si el nivel sonoro supera los dB/A establecidos en hasta 99, el piloto será penalizado sumándole 1 segundo a su mejor tiempo.

Si el nivel sonoro supera los dB/A establecidos en más de 102, el piloto perderá su tiempo de esa manga.

En carrera:

Una vez finalizada la carrera, las motocicletas que estime oportunas el Jurado pasarán obligatoriamente el nivel sonoro.

Si el nivel sonoro supera los dB/A establecidos en hasta 99, el piloto será penalizado sumándole 1 segundo por vuelta a su tiempo.

Si el nivel sonoro supera los dB/A establecidos en más de 102, el piloto será penalizado siendo desclasificado de la manga.

20.- CARENADO

La motocicleta deberá llevar obligatoriamente el carenado completo, incluyendo la quilla, por eso se denomina la categoría de GRAN PREMIO. A no ser que por una causa justificada en algún entrenamiento se haya dañado, en este caso

el Comisario Técnico verificará si los desperfectos de los mismos son justificables o no para participar en la carrera. El borde del parabrisas y los bordes del resto de las partes expuestas del carenado, deberán estar redondeados por motivos de seguridad. Ninguna parte de la motocicleta podrá encontrarse detrás de una línea trazada verticalmente al borde del neumático trasero (incluido el escape).

21.- INSTALACIÓN ELÉCTRICA

22.- BATERÍA

23.- RADIADOR Y RADIADORES DE ACEITE

Radiadores de libre elección en caso de llevarlo.

El tapón de llenado deberá estar debidamente precintado.

Solo está permitido el uso de agua o agua destilada. Quedando totalmente prohibido el uso total o parcial de anticongelantes y/o aditivos.

Quedan permitidas las canalizaciones de aire forzado hacia el radiador o cilindro en caso de ser refrigerado por aire forzado.

24.- ENCENDIDO

Encendidos de libre elección.

Deberá estar provisto obligatoriamente de un botón de pare a la vista y de fácil acceso. Es obligatorio que se monte en cualquiera de los Semimanillares.

25.- TITANIO Y ALEACIÓN LIGERA

26.- TELEMETRÍA

Totalmente de libre elección.

Un dispositivo oficial de señalización, podrá ser exigido en la máquina (transponder).

27.- NÚMEROS Y FONDOS

El número delantero debe estar colocado en el centro del frontal de la moto.

Los números traseros o laterales son obligatorios, deberán situarse a ambos lados de la moto.

Los números y fondos serán:

Fondo BLANCO

Números NEGRO

Las medidas mínimas de los números serán:

Altura números 120 mm.

Anchura del trazo número 20 mm.

28.- EQUIPAMIENTO PILOTOS

Los corredores deben llevar un mono de cuero o material similar de una sola pieza con protecciones en rodillas, codos, hombros etc. Igualmente deben llevar guantes y botas de cuero o material similar.

Está prohibido el material sintético.

Es recomendable llevar un protector de espalda.

Los corredores deben llevar un casco integral, homologado y vigente el año en curso, en buen estado, bien ajustado y sujeto correctamente.

La decisión final en relación la seguridad del equipamiento que verifique el piloto la tendrá el Comisario Técnico.

En caso de niebla, lluvia o escasa visibilidad, se deberá colocar un piloto rojo (fijo o intermitente) en la parte trasera de la motocicleta.

Las motocicletas o los pilotos sólo podrán llevar equipos de grabación, tanto de video como de cualquier otro tipo de datos, siempre que estén autorizados por la Organización.

29.- GENERAL

Piezas a eliminar obligatoriamente:

Retrovisores
Ópticas (faros) y pilotos traseros
Intermitentes
Matrículas y sus soportes
Estriberas y reposapiés del pasajero
Caballetes
Cables del cuentakilómetros.

30.- 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 pudiéndose excluir la motocicleta de los entrenos o de la carrera si se considera oportuno.

31.- HOMOLOGACIÓN

32.- VERIFICACIÓN FINAL

La negación por parte del piloto a realizar las verificaciones técnicas finales decididas por el Jurado se penalizará con la desclasificación de la carrera.

33.- PUBLICIDAD.

Todo participante deberá reservar obligatoriamente, un espacio para la publicidad oficial, de promotores o de patrocinadores de la F.M.C.V. o MOTODES, bien sea en el mono o en la motocicleta.