



FMCV
Federación de Motociclismo de la Comunidad Valenciana

CAMPEONATO MINIVELOCIDAD MINIMOTOS 4.2 2022

Reglamentos Técnicos
22.01
23.12.2022

Versión	Fecha	Artículos modificados:
22.00	2021	Temporada 2021
22.01	23.12.2021	Art. 11

**MINIMOTO 4,2 CV
2022**

- 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/CARBURADOR.
- 10.- BUJÍA.
- 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.- TELEMETRÍA.
- 21.- TRANSPONDER DE CRONOMETRAJE.
- 22.- MOTOCICLETAS PELIGROSAS.
- 23.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS.
- 24.- VERIFICACIÓN FINAL.

REGLAMENTO TÉCNICO - 2022 MINIMOTO 4,2 CV

Las motocicletas destinadas al **Campeonato MotoDes/Comunidad Valenciana de Mini Velocidad** de la categoría **MiniMoto 4,2 CV** se basan en las motocicletas de producciones recientes o actuales y disponibles en el mercado a través de las redes de ventas habituales de los fabricantes y homologadas por éste para su participación en este Campeonato

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

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

- 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).
- Sólo se admitirá la verificación de una sola motocicleta por piloto y clase.
- No se autoriza el intercambio de motocicletas entre pilotos.
- En el caso de que una motocicleta, tras caída en el curso de los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Comisario Técnico podría admitir la verificación de una segunda motocicleta.

02.- MOTOR.

Motor mono-marcha, monocilíndrico de 2 tiempos, con un cubicaje máximo de 40cc. con unas cotas de diámetro por carrera de 36x39mm., una relación de compresión de 14:1 y equipado con un encendido electrónico con carga inductiva, con todos los componentes homologados por el fabricante, excepto el piñón de salida, la cadena y la corona, que pueden ser sustituidos.
Refrigeración por aire.

03.- CHASIS.

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

04.- MEDIDAS

Deben tener unas medidas máximas de:

Longitud	945 mm.
Anchura carenado	240 mm.
Altura asiento	385 mm.

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. La maza de embrague será la original homologada por el fabricante, sin manipulación. Las zapatas y los muelles de embrague admitidos serán de libre elección.

09.- ADMISIÓN/CARBURADOR.

El carburador debe ser el homologado.

El tipo de admisión debe ser la original homologada por el fabricante.

10.- BUJÍA.

Las bujías serán de libre elección.

11.- ESCAPE.

Deberá ser el modelo homologado por la marca.

Para las motocicletas controladas antes de la carrera: ~~405~~ **97** dB/A

Para las motocicletas controladas después de entrenamientos o carrera: ~~407~~ **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 45º 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 45º 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 ~~407~~ **99**, el piloto será penalizado sumándole 1 segundo a su mejor tiempo.

Si el nivel sonoro supera los dB/A establecidos en más de ~~442~~ **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 ~~407~~ **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 ~~442~~ **102**, el piloto será penalizado siendo desclasificado de la manga.

12.- DIRECCIÓN.

Estará provista de sus correspondientes topes de final de recorrido.

13.- PUÑO DE GAS.

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

14.- DORSALES.

En cada motocicleta se 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 del carenado. En este caso el número estará en el lado en el que esté situado el cronometraje oficial.

Las placas laterales deberán estar colocadas a derecha e izquierda del colín.

Alternativamente se puede colocar un solo número en el colín con la parte superior del número hacia el piloto.

En los carenados/colines de color coincidente con el del fondo del dorsal, habrá un ribete en color contrario de una

anchura mínima de 6mm. alrededor del fondo.

FONDO Blanco
NÚMERO Negro

Para los participantes no adscritos a una Promoción, los números y fondos serán:

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

15.- PROTECTOR DE CADENA.

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

16.- NEUMÁTICOS Y LLANTAS.

Los neumáticos **son libres**.

Las llantas serán las homologadas de 5" ó 6,5" por el fabricante.

17.- FRENOS.

Serán los frenos mecánicos homologados por el fabricante o los del fabricante del mercado auxiliar NG, siempre con unas medidas máximas de disco:

Freno anterior de disco de 122 mm.

Freno posterior de disco de 122 mm.

Las pastillas de freno pueden sustituirse.

Las motocicletas deberán estar equipadas con al menos un freno en cada rueda, que funcione separadamente.

Un protector de disco es recomendable.

18.- CARENADO.

Es obligatorio el montaje del guardabarros delantero y trasero.

El carenado será el original o en su defecto deberá mantener la apariencia de los originalmente producidos por el fabricante para la minimoto homologada.

El carenado puede reemplazarse por contratipos accesorios a las piezas de origen.

El tamaño y las dimensiones deben ser los mismos de los accesorios originales sin ningún añadido o eliminación de los elementos diseñados.

Todas las minimotos deberán llevar carenado completo con quilla, o en su defecto semicarenado con quilla, según el modelo original homologado. Solo se permitirá la manipulación de los mismos para acoplar piezas especiales (escape, etc.)

La cúpula puede reemplazarse únicamente por un material transparente.

El guardabarros debe ser igual a los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada. Puede reemplazarse por contratipos accesorios a las piezas originales. Así mismo, puede desplazarse para aumentar el espacio libre del neumático.

Todos los bordes expuestos (vivos) deben redondearse.

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

19.- CARBURANTES.

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

El depósito puede contener un máximo de 1,8 litros de carburante.

20.- TELEMETRÍA.

No se puede transmitir ningún tipo de información a/o desde una motocicleta en movimiento. Un dispositivo oficial de señalización podrá ser exigido en la máquina (transponder).

Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no se consideran como telemetría.

Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no deberán perjudicar a ningún método o equipamiento oficial de cronometraje.

21.- TRANSPONDER DE CRONOMETRAJE.

El transponder de cronometraje deberá estar colocado en la motocicleta en la posición, lugar y orientación indicada por el Oficial de Cronometraje que entregue el mismo.

La sujeción del soporte del transponder, que es obligatorio, debe ser efectiva con bridas; la sujeción con velcro o cinta adhesiva

únicamente no está autorizada.

Debe colocarse el pasador o grupilla para la sujeción del transponder al soporte. No está autorizada ninguna manipulación del transponder.

El Comisario Técnico verificará la correcta ubicación del mismo y no dará el visto bueno a las motocicletas que no lleven una fijación correcta del transponder y su soporte.

22.- MOTOCICLETAS PELIGROSAS.

Si durante los entrenamientos o la carrera, un Comisario Técnico constata un defecto a una motocicleta y que este defecto podría constituir un peligro para el resto de pilotos, informará al Jurado. Es de su propia responsabilidad excluir la motocicleta de los entrenos o de la carrera.

23.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS.

Los corredores deben llevar un mono de cuero o material similar de una sola pieza con protecciones en rodillas, codos, hombros, etc.... Igualmente deben llevar guantes y botas de cuero o botines por encima del tobillo de material similar. Todos estos elementos deben estar en perfecto estado.

Están prohibidos los materiales sintéticos.

Es obligatorio llevar protector de espalda.

Los corredores deben llevar un casco integral (normativa R.F.M.E./F.I.M.) bien ajustado y sujeto correctamente. La visera debe ser de material de seguridad.

Solo en casos excepcionales, se permitirá el uso de un mono de dos piezas, siempre y cuando éstas vayan perfectamente ensambladas y no exista posibilidad de que la chaqueta pueda separarse del pantalón.

La decisión final en relación a la seguridad del equipamiento que verifique el piloto, la tendrá el Comisario Técnico. Las motocicletas o los pilotos solo podrán llevar equipos de grabación tanto de video como de cualquier otro tipo de datos, siempre que estén autorizados por la Organización.

24.- VERIFICACIÓN FINAL.

Después de cada entrenamiento cronometrado y cada carrera pasarán verificación final de peso todos pilotos y verificación final obligatoria de banco de potencia los 4 primeros clasificados más 1 al azar.

Después de la carrera final pasarán verificación final obligatoria mecánica los 5 primeros clasificados.

Igualmente serán obligados a pasar verificación final todos aquellos pilotos que designe el Jurado de la prueba.

Las verificaciones finales podrán efectuarse en el mismo circuito o se solicitará a los equipos el desmontaje y precintado del motor, o de cualquier otra pieza, para su posterior verificación.