



FMCV
Federación de Motociclismo de la Comunidad Valenciana

CAMPEONATO MINIMOTARD 2024

Reglamentos Técnicos

VERSIÓN CASTELLANA
24.00
17.01.2024



Versión	Fecha	Artículos modificados:
24.00	2024	Sin cambios respecto a la Temporada 2023

ÍNDICE

- 01.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE**
- 02.- MOTOR / CAJA DE VELOCIDADES.**
 - Motocicletas admitidas**
 - Embrague**
 - Seguridad**
- 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.**
 - Carburante**
- 16.- PUÑO GIRATORIO DE GAS.**
- 17.- REPOSAPIÉS.**
- 18.- MANILLAR / MANETAS.**
- 19.- ESCAPE.**
- 20.- ESTÉTICA**
- 21.- INSTALACIÓN ELÉCTRICA.**
- 22.- BATERÍA.**
- 23.- RADIADOR Y RADIADORES DE ACEITE.**
- 24.- ENCENDIDO.**
 - Puesta en marcha**
- 25.- TITANIO Y ALEACIÓN LIGERA.**
- 26.- TELEMETRÍA.**
- 27.- NÚMEROS Y FONDOS.**
- 28.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS.**
- 29.- GENERAL**
 - Medio ambiente**
- 30.- MOTOCICLETAS PELIGROSAS**
- 31.- HOMOLOGACIÓN**
- 32.- VERIFICACIÓN FINAL**
- 33.- PUBLICIDAD**

REGLAMENTO TÉCNICO MINIMOTARD 65/85

INTRODUCCIÓN

Las motocicletas destinadas al Campeonato de la Comunidad Valenciana de MiniMotard de las categorías MINIMOTARD 65/85 se basan en motocicletas de producciones recientes o actuales y disponibles en el mercado a través de las redes de ventas habituales del fabricante y homologadas por éste para su participación en el Campeonato de la Comunidad Valenciana de MiniMotard.

01.- ESPECIFICACIONES DE LA CATEGORÍA MINIMOTARD

Estos reglamentos están destinados a autorizar distintas modificaciones en la motocicleta homologada únicamente por el bien de la seguridad, de una reducción de costos (para la competición) y de una limitación de potencia.

La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de las motocicletas MINIMOTARD 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 categoría.

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, con la aprobación del presidente del jurado, podría admitir la verificación de una segunda motocicleta.

TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECISADO EN ESTE REGLAMENTO ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO.

02.- MOTOR / CAJA DE VELOCIDADES

Motocicletas admitidas:

Las competiciones de MiniMotard estarán abiertas a motocicletas:

MINIMOTARD 65 Superiores a 60cc. hasta 65cc. Motor monocilíndrico 2 tiempos

MINIMOTARD 85 Superiores a 80cc. hasta 85cc. Motor monocilíndrico 2 tiempos

CONSULTAR ANEXO MOTOCICLETAS HOMOLOGADAS PARA SU PARTICIPACIÓN

Motor monocilíndrico de 2 tiempos, con un cubicaje según subcategorías (ver apartado 2).

Motor original homologado por el fabricante, se autoriza el pulido, aligerado y equilibrado de las piezas del mismo, siempre y cuando se efectúen sobre la base original, sin ningún cambio ni sustitución de piezas.

La culata y el cilindro será de libre preparación sobre la base del original.

El cigüeñal será de libre preparación sobre la base del original.

La biela y el pistón serán libres

Caja de cambios con un máximo de 6 velocidades.

La caja de cambios debe ser la original homologada por el fabricante sin ningún tipo de modificación.

El cambio debe ser mecánico, sin ningún tipo de ayuda eléctrica ó electrónica.

Los cojinetes y retenes serán libres.

Embrague:

El tipo de embrague (en baño de aceite o en seco) y su mando (por cable o hidráulico) deben ser los originales de la motocicleta homologada.

Los discos de embrague son de libre elección.

El empleo de sistemas de ayuda electromecánica o electrohidráulica está prohibido.

Seguridad:

Los tapones de vaciado, llenado y niveles, tanto de aceite como del sistema de refrigeración, deberán estar precintados con alambre.

Las motocicletas cuyo filtro de aceite sea exterior, y también deberá ir precintado.

Todos los tubos de sobrantes y respiraderos de carburador, radiador, motor, etc., irán a un recipiente adecuado cuya capacidad estará determinada y prevista para el fin al que se destina, (Mínimo 125 cc.) el cual deberá estar vacío en el momento de comenzar los entrenamientos y la carrera.

El sistema de refrigeración irá provisto exclusivamente de agua, los anticongelantes y demás aditivos quedan totalmente prohibidos.

Es obligatorio el montaje de un botón corta-corriente para la parada del motor.

El piñón de ataque de las motocicletas deberá estar provisto de un protector para impedir que el piloto introduzca los dedos en el interior.

La guía de la cadena no podrá ser retirada, con la finalidad de evitar que se introduzca el pie, la mano, etc., entre el recorrido inferior de la cadena y la corona posterior de la rueda en caso de accidente o maniobra fortuita.

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

Se eliminarán de las motocicletas que lo lleven de serie: claxon, luces, caballetes, espejos, intermitentes, reposapiés pasajero, matrícula, etc.

03.- PESOS

04.- CHASIS

Debe ser el original sin ningún tipo de modificación.

05.- GEOMETRÍA

Debe ser la original, no se permite ninguna modificación.

06.- HORQUILLA DELANTERA

Las horquillas deben ser las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada. Las partes internas Standard de origen de las horquillas pueden modificarse.

07.- BRAZO DE SUSPENSIÓN POSTERIOR (BRAZO OSCILANTE)

El brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual que el producido por el fabricante para la motocicleta homologada. Un protector de cadena debe fijarse de modo que impida que la pierna/el pie del piloto se meta entre el recorrido inferior de la cadena y la corona posterior de la rueda. Cualquier articulación del brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada. El tamaño de la bieleta del amortiguador se puede modificar.

08.- AMORTIGUADOR POSTERIOR

El/los amortiguador/es posteriores será/n libre. Los apoyos y los puntos de fijación deben ser los originales homologados por el fabricante y sin ningún tipo de modificación.

09.- DIRECCIÓN

Estará provista de sus correspondientes topes de final de recorrido.

10.- FRENOS

Las bombas de freno, tanto la delantera como la trasera serán libres. Las pinzas de freno (delantera y trasera) serán libres. Los discos de freno serán libres, pero siempre de material férreo (los discos de carbono no están autorizados). Los latiguillos de freno son libres. Las pastillas de freno son libres. No se autoriza ningún conducto adicional de aire.

11.- LLANTAS

Se podrán montar llantas tanto de aleación como de radios. En los ejes o pasadores delantero y trasero de las ruedas está prohibida la utilización de aleaciones ligeras. Se pueden modificar el piñón de salida de caja, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas.

12.- NEUMÁTICOS.

Los neumáticos serán libres, tanto en su marca como en su compuesto. El Promotor se reserva el derecho, en caso de llegar a un acuerdo con un fabricante de neumáticos, de obligar el uso exclusivo de una marca determinada. En todo neumático que sea manipulado no debe aparecer nunca la carcasa del mismo en el fondo del dibujo de la banda de rodadura. Quedan terminantemente prohibidos los de tipo cross, enduro o trial. En caso de lluvia, la manga no se detendrá, pues todas las carreras son declaradas en mojado.

13.- DEPÓSITO DE CARBURANTE

Los tapones de carburante deben ser estancos y tener un sistema eficaz de cierre. Las chimeneas de aireación del depósito de carburante deben llevar una válvula de retención. La salida de las chimeneas de aireación debe hacerse en un recuperador apropiado, el cual debe tener una capacidad mínima de 125cc.

En los depósitos de material plástico, se aconseja que el depósito esté relleno de una espuma de material retardante (mousse Explosafe). Este punto será obligatorio en los depósitos metálicos.

14.- CAJA DE AIRE, CONDUCTOS DE ADMISIÓN

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

Se autoriza la sustitución del elemento filtrante por otro similar al homologado.

La caja de láminas será de libre elección.

Las láminas son de libre elección.

15.- ALIMENTACIÓN DE CARBURANTE

El sistema de alimentación debe ser el original homologado por el fabricante.

El carburador, agujas, campanas, etc., deben ser los originales homologados por el fabricante.

Los chiclés y sus reglajes serán de libre manipulación.

Carburante:

Solo se autoriza la utilización de carburante normal sin plomo con una tasa de plomo máxima de 0,005 g/l (sin plomo) y un MON máximo de 90, que se comercialice libremente y que cumpla con el Reglamento de Carburantes de la RFME (ver reglamento para las especificaciones detalladas).

16.- PUÑO GIRATORIO DE GAS.

El conjunto acelerador con su cableado correspondiente es libre.

El puño giratorio de gas debe cerrarse automáticamente en cuanto se suelte, regresando a su punto inicial.

17.- REPOSAPIÉS.

Los reposapiés son libres.

El montaje será de manera abatible y deberán incluir un dispositivo que los devuelva automáticamente a la posición normal.

18.- MANILLAR /MANETAS

Será de tipo cross de una sola pieza.

No podrá tener una longitud menor de 500 mm. ni superior a 850 mm.

El largo máximo de las empuñaduras del manillar no debe ser superior a 150 mm. y deben estar sujetas en los extremos del mismo

Los manillares deben estar equipados con una protección en la barra transversal.

Los manillares sin esta barra deberán colocar la protección en el centro del mismo.

Las extremidades del manillar deben ir protegidas por unos tapones de material sólido o recubierto de caucho y no presentar aristas cortantes.

Cada motocicleta dispondrá de un interruptor ó pulsador de paro, el cual debe estar situado en el manillar y en perfecto estado de uso

Las manetas y con sus cableados correspondientes son libres.

Las motocicletas deben estar provistas, y en estado operativo, de un botón de paro montado sobre el manillar.

Las manetas de freno y embrague deben, en principio, terminar en una esfera (diámetro de esta esfera 19 mm. mínimo).

Esta esfera puede igualmente ser allanada pero, en cualquier caso, los bordes deben estar redondeados (espesor mínimo de esta parte allanada 14 mm.)

Estas extremidades deben estar fijadas de forma permanente y ser parte integrante de la maneta.

Tanto la maneta del embrague como la del freno deben estar en perfecto estado de eficacia y de funcionamiento.

Se autoriza el uso de protectores de manetas.

19.- ESCAPE

Será de libre preparación.

Se podrán efectuar mediciones de sonido de acuerdo con la normativa RFME / FIM

Durante un control de ruido inicial y la primera inspección técnica, un piloto (o su mecánico) sólo pueden presentar un silencioso de reserva por máquina.

Una vez que todos los participantes hayan pasado la inspección técnica, se podrán inspeccionar otros silenciosos o se podrá hacer incluso durante los días en los que se desarrolla la manifestación.

20.- ESTÉTICA

Es obligatorio el montaje del guardabarros delantero y trasero, estos deben de ser de material plástico flexible.

Los guardabarros no presentarán aristas cortantes ni puntiagudas.

Será obligatorio conservar la estética original de la motocicleta en lo concerniente a todo su conjunto (manillar, asiento, escape, depósito, etc.)

21.- INSTALACIÓN ELÉCTRICA

La instalación eléctrica será de libre configuración.

22.- BATERÍA

23.- RADIADOR Y RADIADORES DE ACEITE

El sistema de refrigeración será el original.

Los manguitos se podrán sustituir por otros no originales.

Solo está permitido el uso de agua ó agua mezclada con alcohol etílico.

24.- ENCENDIDO

El encendido será libre.

La bujía será libre.

Puesta en marcha:

Es obligatorio contar con un dispositivo de arranque, ya sea de pedal o por motor de arranque, en perfecto estado de uso.

25.- TITANIO Y ALEACIÓN LIGERA.

La utilización del titanio ó carbono está prohibida.

26.- TELEMETRÍA.

No está permitido el uso de telemetría.

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.

27.- NÚMEROS Y FONDOS

Todas las motocicletas deberán llevar sus correspondientes placas portanúmeros, una en el frontal y una a cada lado de los laterales derecho e izquierdo, en las cuales el dorsal sea visible con el piloto sobre la motocicleta en posición de conducción.

Los números y fondos serán:

<u>CATEGORÍA</u>	<u>FONDO</u>	<u>DORSAL</u>
MINIMOTARD 65	AZUL	BLANCO
MINIMOTARD 85	BLANCO	NEGRO

Tanto los dorsales como los fondos serán de material mate anti-reflectante, y los dorsales estarán realizados con trazos rectos y de una altura mínima de 14cm.

La publicidad en la placa portanúmeros se colocará como mínimo a 5 cm alrededor del número, siempre dejando éste libre y bien visible.

En caso de que la FMCV disponga de un patrocinador oficial, se reserva el derecho de su utilización publicitaria en los dorsales.

En el caso de discusión referente a la legibilidad de los números, la decisión del Comisario Técnico será final.

28.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS

Los participantes irán provistos de mono de cuero de una pieza o en su defecto, si es de dos piezas, que la unión entre ambas partes sea correcta, con protecciones en hombros, codos rodillas, etc. Igualmente irán provistos de botas y guantes de cuero ó material similar.

Los participantes deberán llevar casco integral (cross o velocidad), homologado y vigente el año en curso, en buen estado, bien ajustado y sujeto correctamente.

Está prohibido el material sintético.

Es recomendable la utilización de protector de espalda

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

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

En caso de una categoría del Campeonato de España o de los Trofeos Nacionales en el que las mangas se celebren conjuntamente con los campeonatos Autonómicos o con carreras suplementarias, los pilotos del nacional deberán portar un peto de color blanco, ceñido al mono.

Queda expresamente prohibido cualquier indumentaria encima del mono de protección, a excepción del mono de plástico transparente para el agua en caso de lluvia y del que provea el organizador (como chalecos con dorsales y publicidad del evento si fuera el caso), o aquella prenda que superpuesta al mono quede ceñida a éste, y previa autorización de la RFME y/o del Promotor.

29.- GENERAL

Medio ambiente:

Será obligatorio el uso de una alfombrilla absorbente en la zona de trabajo de las motocicletas, con el fin de impedir que aceites o combustibles se esparzan por el suelo.

Cada piloto tiene la obligación de no dejar basura, aceites, neumáticos u otros desperdicios en la zona que han utilizado durante la prueba.

Las motocicletas sólo se podrán lavar en los lugares autorizados y creados a tal efecto por el organizador.

Los residuos, aceite, basura, etc., serán depositados en contenedores ó depósitos correspondientes, colocados a tal efecto en lugares determinados por el Organizador.

El no cumplimiento de estas normas puede conllevar una sanción económica ó incluso la EXCLUSIÓN de la prueba del piloto responsable.

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 FMCV, bien sea en el mono o en la motocicleta.