

CAMPEONATO DE CASTILLA Y LEON

MINIMOTARD 2014

Artículo 1 - TITULO Y GENERALIDADES

La F.M.C.L. convoca para el año 2014 el Campeonato de Castilla y León de Minimotard, que se regirá por su propio Reglamento Deportivo, así como por las disposiciones complementarias que puedan ser debidamente aprobadas. Serán disputados en las competiciones y fechas que se señalen en el Calendario Deportivo Motociclista, pudiendo participar en la misma los pilotos con las licencias que se mencionan, estando dotada de los Trofeos y Premios que se indican.

Artículo 2 - CLASES

Solo serán reconocidas para el Campeonato de Castilla y León de Minimotard las siguientes categorías:

MINIMOTARD SERIES 160
MINIMOTARD PROTOS 160

Artículo 3 - CIRCUITOS

Las manifestaciones del Campeonato de Castilla y León de Minimotard deberán estar organizadas en circuitos que previamente hayan sido inspeccionados y aprobados por la FMCL.

3.1 Seguridad

Se actuara siempre con el fin de garantizar la máxima seguridad.

3.2 Asistencias médicas

El Club organizador tiene la obligación de llevar como mínimo dos ambulancias con su personal sanitario, que deberán estar presentes en el circuito antes de empezar los entrenamientos.

Artículo 4 – INSCRIPCIONES

Las inscripciones y el pago de derechos correspondiente deberán efectuarse a través de los boletines facilitados por la FMCL.

Los precios y plazos están reflejados en el apartado de tarifas de la web.

Se aumentará en 5 € que se entregaran el día de la carrera como alquiler del circuito.

Artículo 5 - PARRILLA DE SALIDA

Se colocará obligatoriamente sobre la zona de asfalto.
Se conformará de la siguiente manera:

- El número de puestos por línea de salida será de 3.
- La “pole position” deberá estar colocada en el extremo exterior derecho si la Primera curva es a izquierda y en el exterior izquierdo si la primera curva es a

derecha. Deberá estar marcada 2 m. retrasada con respecto a la línea de llegada de cronometraje (antena receptora cronometraje).

- En la misma línea de salida se dejará 1 m., como mínimo, a cada lado de cada una de las motocicletas y cada puesto se retrasará 1 m. con respecto a su precedente.
- Los emplazamientos de las líneas pares deberán estar emplazados entre las posiciones de las líneas impares.
- Un espacio de 4 m. debe separar a cada una de las líneas, esta distancia debe ser medida entre la primera posición de una línea y la primera de la línea siguiente.
- La posición de las motocicletas en la línea de salida se indicarán con un trazo blanco pintado sobre el suelo.
- El número total de puestos a marcar sobre la línea de salida será de 30.

Artículo 6 - PILOTOS

Podrán puntuar en este Campeonato los pilotos que estén en posesión de Licencia Regional tramitada a través de la F.M.C.L. o Nacional Homologada de cualquier comunidad para el año en curso.

Artículo 7 - ENTRENAMIENTOS

7.1 Entrenamientos

Cada categoría tendrá una sesión de entrenamientos cronometrados de 20 min. Para poder tomar parte en las mangas de carrera, todos los pilotos deben tomar parte en los entrenamientos cronometrados.

Será aceptado un grupo de como máximo 30 pilotos por mangas, cuya selección se efectuara después de los entrenamientos cronometrados.

Será posible efectuar entrenamientos libres el día anterior, siempre y cuando el circuito los convoque.

7.2 Orden de la parrilla de salida en la competición

El orden de los pilotos en la parrilla de salida quedara determinado por los resultados de los entrenamientos cronometrados.

7.3 En caso de lluvia

Las carreras se declararan todas en mojado. El organizador puede suspender el tramo de tierra si lo considerase oportuno.

Artículo 8 - BRIEFING

Antes del comienzo de los entrenamientos el director de carrera convocara una reunión de pilotos en la que explicará detalladamente todo lo relativo al desarrollo de la competición.

Artículo 9 - CARRERAS

9.1 Zona de pre-parque

Todas las motocicletas deben estar en la zona de salida 5 minutos antes de la hora del comienzo de la manga. No cumplir con esta Norma supondrá la pérdida de posición en parrilla.

9.2 Procedimiento de salida.

Se efectuará con el motor en marcha.

El director de carrera dará orden de formar la parrilla de salida.

Una vez formada, su adjunto con una bandera roja pasando entre los pilotos, dará comienzo a la vuelta de calentamiento por filas.

PROHIBIDO HACER ENTRENOS DE SALIDA EN ESTA VUELTA.

Terminada la vuelta de calentamiento, los pilotos volverán a sus puestos con la rueda delantera de su motocicleta situada en la línea que define su situación en la parrilla de salida y se encontrarán con el juez de salida con la bandera roja situado en la primera fila de la parrilla.

Una vez completada la parrilla, el juez de salida con la bandera roja se retirará de la parrilla.

Se dará la salida subiendo una bandera nacional de abajo a arriba o bien con semáforo al apagarse la luz roja.

Para los pilotos que salen desde boxes un comisario de pista les indicara la salida

9.3 Adelantamiento en la salida

Se entiende que hay anticipación a señal de salida cuando exista un movimiento de la motocicleta antes de que se levante la bandera de salida o se apague la luz del semáforo.

La penalización será de 10" a sumar en el tiempo total empleado por el piloto en su manga.

9.4 Medios de propulsión

Durante la carrera, las motocicletas solamente podrán desplazarse por su propia fuerza motriz, los esfuerzos musculares de su piloto o la fuerza de la gravedad.

9.5 Conducta durante la carrera

- Los corredores deben obedecer las indicaciones señalizadas mediante banderas.
- Los corredores deben comportarse de una manera responsable que, deliberadamente, no represente ningún peligro para los demás competidores, participantes o público espectador, tanto en la pista como en los boxes, antes, durante y después de la carrera.
- Los corredores únicamente deben circular por la pista y por la zona de boxes. En caso de abandono accidental de la pista, podrá volver a la misma, prudentemente, por el mismo lugar por donde la abandonó, y en caso de imposibilidad, por el punto más próximo por donde se produjo dicho abandono y que no le represente ninguna ventaja. Los oficiales pueden ayudar al piloto a retirar su motocicleta.
- Si un corredor tiene la intención de abandonar, debe situar su motocicleta en una zona que no represente peligro, y siempre siguiendo las indicaciones de los oficiales, los cuales pueden ayudar al corredor a retirar su motocicleta.
- Si un corredor se encuentra con problemas en su motocicleta y como consecuencia de ellos debe retirarse de los entrenamientos o de la carrera, debe abandonar la pista y colocar su motocicleta en un lugar seguro siguiendo las indicaciones de los

oficiales, y en ningún caso debe intentar proseguir por la pista con el objeto de alcanzar la zona de boxes.

- En el caso de los corredores que circulan a velocidad reducida por la pista para dirigirse a boxes, deben circular lo más separados posible de la zona ideal de trazada.
- Los repostajes se efectuarán siempre con el motor parado. Nunca se podrá repostar la motocicleta en el pre-parque o en la pista.
- Está terminantemente prohibido que los corredores transporten a otra persona en la motocicleta, ya sea por la pista como por la zona de boxes.
- Está prohibido circular en sentido contrario al de la marcha, a menos que esto se haga bajo la indicación de un oficial.
- No es posible la transmisión de ningún tipo de señal desde una motocicleta en marcha a ninguna persona o receptor, salvo las señales del emisor del cronometraje de la carrera, **de los sistemas denominados “lap timer”, (siempre que no sean prohibidos expresamente por el cronometraje de la prueba)** y de los mensajes que, mediante la presentación de un panel, le son mostrados desde boxes a los corredores.
- Está prohibido pararse en pista durante el transcurso de los entrenamientos y carrera.
- Los ensayos de salida durante los entrenamientos están sólo autorizados siempre que esta práctica no represente peligro para los demás pilotos y para uno mismo.
- Está prohibido hacer ensayos de salida en la vuelta de calentamiento.
- Durante los entrenamientos, la consulta entre los miembros de equipos y sus corredores estará limitada a la zona de reparaciones, ya que esta acción puede perjudicar el progreso de los otros corredores, por lo tanto, no se puede parar voluntariamente en la pista.
- Todos los pilotos, durante los entrenamientos ó carrera, así como sus acompañantes (mecánicos, responsable de menores, etc...) observarán un comportamiento correcto, tanto con otros pilotos como con mecánicos cargos oficiales y público en general. De no ser así, el responsable será el piloto, y será contra éste sobre el que recaigan las acciones ó sanciones que estime oportunas la FMCL.
- Todo piloto que vaya sobre su motocicleta deberá ir provisto con la indumentaria apropiada (mono, casco, etc...).
- Ninguna persona que no sea el piloto, podrá pilotar una motocicleta de competición.
- Queda terminantemente prohibido el uso de pendientes, collares, colgantes, piercings, etc...
- Cualquier infracción a este artículo podrá ser sancionado con la EXCLUSIÓN.

9.6 Cambio de motocicleta

No está permitido el cambio de motocicleta

Artículo 10 - COMPETICIONES

Las competiciones puntuables para el Campeonato De Castilla y León se desarrollarán a:

- Dos mangas de 12 minutos más dos vueltas.

Artículo 11 - DETENCIÓN DE UNA MANGA

El Director de la competición tiene el derecho, por propia iniciativa, de detener prematuramente una manga, de anular una parte o toda la manga por razones urgentes de seguridad o por otros casos de fuerza mayor.

Si una manga es detenida en no importa que momento de la primera mitad de la misma, ésta será recomenzada. Los pilotos se dirigirán directamente al parque de corredores, y la nueva salida será dada a la mayor brevedad posible.

El nuevo lugar en parrilla será adjudicado por el puesto que ocupaba la vuelta anterior al momento que haya sido mostrada la bandera roja.

El tiempo de duración de esta nueva manga quedará reducido en un 30% con respecto al tiempo reglamentariamente establecido.

Los pilotos de reserva pueden tomar parte en la nueva salida si uno o varios de los participantes iniciales están en la imposibilidad de participar o han sido excluidos.

El Director puede proponer al Jurado la exclusión de uno o varios pilotos, a los que considere responsables de la detención de la manga.

Si una manga es detenida después que haya transcurrido la primera mitad, la manga será considerada como terminada. El orden final estará determinado por la clasificación de los pilotos en la vuelta anterior a la que haya sido mostrada la bandera roja.

Con la excepción de una salida falsa, una manga solamente puede ser recomenzada una sola vez.

Si es necesario detener una manga más de una vez, ésta será declarada nula y no celebrada.

Artículo 12 - ASISTENCIA EXTERIOR

Está prohibida toda asistencia exterior en la competición, salvo si es llevada a cabo, con el propósito de garantizar la seguridad, por un comisario designado por la organización.

Todo corredor que se salga de la pista podrá únicamente volver a la misma, prudentemente, por el mismo lugar por donde la abandonó y en caso de imposibilidad, por el punto más próximo por donde se produjo dicho abandono.

Estará prevista una zona, al lado de la pista, para las reparaciones durante las mangas.

Los corredores que la utilicen al incorporarse a la competición, deben detener su motocicleta antes de entrar en el circuito nuevamente. En esta zona específica, las únicas personas admitidas serán los mecánicos, que podrán proceder a las reparaciones, y los encargados de las señalizaciones. Los pilotos que entren en el parque de corredores con su motocicleta durante la competición no podrán reanudar la misma.

Los mecánicos/ señalizadores deberán tener especial cuidado en no entorpecer la trayectoria de los participantes y abstenerse de mostrar pizarras con anotaciones no dirigidas a su piloto, para lo que ya existen oficiales cualificados.

Se designará una "ZONA OBLIGATORIA" para la función de señalización, siendo responsable el Club Organizador del cumplimiento de esta norma.

Cualquier infracción a este artículo podrá ser sancionado con la EXCLUSIÓN.

Artículo 13 - SEÑALES OFICIALES

La señalización oficial debe ser indicada por medio de banderas, que midan como mínimo 750 x 600 mm., de la siguiente manera:

- Bandera Roja: Parada obligatoria para todo los pilotos.
- Bandera Amarilla, fija: Peligro, conducir lentamente (prohibido adelantar).

- Bandera Amarilla agitada: Peligro inmediato, aminorar la marcha, el piloto debe estar preparado para pararse, prohibido adelantar, puede haber personal de seguridad o cualquier otro obstáculo dentro del circuito.
- Bandera amarilla con franjas rojas: Deterioro de la adherencia de la pista (Aceite/agua...)
- Bandera Azul, agitada: Atención, Vd. va a ser doblado por un piloto (facilite la Maniobra).
- Bandera Negra y rotulo con el nº del piloto: Parada para el piloto en cuestión
- Bandera Negra con circulo naranja y nº piloto: indica al piloto en cuestión que su moto tiene problemas mecánicos
- Bandera Blanca: presencia en pista vehiculo lento (ambulancia...)
- Bandera Verde: pista libre
- Bandera de cuadros negros y blancos: Fin de carrera.

La salida será dada mediante sistema de semáforo (ver artículo 038.7.2).

En caso que por problemas técnicos no se pudiera utilizar el semáforo, éste será sustituido por la Bandera Nacional.

Artículo 14 - CRUCE DE LA LINEA DE CRONOMETRAJE (META)

El tiempo en que una motocicleta cruza la línea de cronometraje debe registrarse cuando la parte más adelantada de la misma cruza la Línea de Llegada (Meta). En el momento del cruce de meta, el corredor deberá estar en contacto con la motocicleta. La Línea de Llegada deberá estar debidamente balizada.

Artículo 15 - RESULTADOS

El vencedor de una manga es el piloto que franquea el primero la línea de llegada. Los pilotos que le siguen serán parados cuando pasen la línea de llegada. En el momento de franquear la línea de control, el piloto deberá estar en contacto con la motocicleta.

No estará clasificado el piloto que:

1. No ha franqueado la línea de llegada en los cinco minutos que siguen a la llegada del vencedor.
2. No haya cumplido las $\frac{3}{4}$ partes del total de las vueltas efectuadas por el vencedor.

El vencedor de la misma es el piloto que ha obtenido el mayor número de puntos, independientemente del número de mangas que ha terminado.

En caso de empate, el número de mejores puestos será tomado en consideración.

Si el empate persiste, los puntos conseguidos en la última manga determinarán la clasificación final.

Artículo 16 - PUNTUACIONES

Se concederán los puntos en cada manga a los pilotos clasificados, según la escala siguiente:

- 1° - 25 puntos 6° - 10 puntos 11° - 5 puntos
- 2° - 20 " 7° - 9 " 12° - 4 "
- 3° - 16 " 8° - 8 " 13° - 3 "
- 4° - 13 " 9° - 7 " 14° - 2 "
- 5° - 11 " 10° - 6 " 15° - 1 "

Los casos de empate en la clasificación final del campeonato se resolverán a favor del piloto que haya obtenido mayor número de primeros puestos; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido el mayor número de segundos puestos; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido el mayor número de terceros puestos, y así sucesivamente. En caso de persistir el empate será determinante el resultado de la última carrera puntuable en que hayan participado conjuntamente los pilotos en cuestión.

Artículo 17 - RECLAMACIONES

Media hora como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de la Competición o a los Comisarios Deportivos, acompañando a cada reclamación un depósito de **100,00 €** y haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de Licencia, el número de Salida y el motivo de la reclamación.

Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de **800,00 €**

Toda solicitud de **control de carburante** por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de **1.000,00 €**, efectuado al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado).

Si el análisis de carburantes da la razón al reclamante, el total del depósito será devuelto al reclamante y el reclamado tendrá que pagar los gastos de todos los controles efectuados.

En el caso de que el análisis de carburante de la razón al reclamado, la parte perdedora deberá pagar los gastos de todos los controles efectuados, deduciendo de estos gastos el importe de 700,00 € que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de la reclamación.

Artículo 18 - PREMIOS POR CARRERA Y POR CAMPEONATO

19.1 Por carrera

No habrá premios en metálico para las pruebas puntuables para el campeonato, excepto los trofeos a los tres primeros de la clasificación general..

19.2 Por clasificación general en el final del campeonato en cada categoría.

1° - Trofeo, Diploma y licencia 2015

2° - Trofeo y Diploma

3° - Trofeo y Diploma

Artículo 19 - VERIFICACIONES TÉCNICAS

El corredor o su mecánico, además de su equipo, debe presentar su propia motocicleta, conforme a la reglamentación vigente de la FMCL.

Solo se permite la verificación de una sola motocicleta. Está prohibido el intercambio de motocicletas entre pilotos.

Toda motocicleta que haya tomado parte en una Carrera podrá ser verificada de acuerdo con las normas establecidas.

CATEGORIA SERIES - Los 3 primeros clasificados de la clasificación general, tendrán que pasar a parque cerrado, para la comprobación del motor y las piezas de la motocicleta.

Si la motocicleta pasa la verificación, se le inscribirá al piloto en la siguiente prueba del campeonato con un coste de 0 € y si no la pasa, será descalificado.

El no pasar esta verificación es motivo de expulsión..

CATEGORÍA PROTOS - A criterio del jurado podrán pasar a parque cerrado para verificación final las motocicletas que éstos estimen oportuno, o toda motocicleta que tome parte en una Carrera, a instancias del Director de Carrera o Comisario Técnico.

El no pasar esta verificación es motivo de expulsión.

Artículo 20 - REGLAMENTO TECNICO

Podrán participar en el Trofeo de Castilla y León de Minimoto las motocicletas del tipo "Pit Bike" de venta comercial, a través de importadores oficiales, que cumplan con las siguientes características:

MINIMOTARD SERIES HASTA 160

1) Chasis abierto con motores de cuatro tiempos, mono cilíndricos con 2 válvulas. Cilindrada de hasta 161,16CC (DIAMETRO 60 X 57 DE CARRERA) SIN NINGUN TIPO DE TOLERANCIA.

2) Motor horizontal. Teniendo que llevar todo el motor de serie sin poder modificar nada. Tendrá que tener culata original árbol de levas original, diámetro de válvulas original, etc.

Se podrán montar a libre elección muelles de válvula, el resto de los componentes del motor serán de estricta serie.

SE ADMITE ELIMINAR EL DESCOMPRESOR AUTOMATICO DE LOS LIFAN Y LOS ZONGSHEN YA QUE ES UN ELEMENTO QUE RESTA FIABILIDAD Y LA GANANCIA ES MÍNIMA, APARTE NO DEJAR QUITARLO DEJARÍA EN LEVE INFERIORIDAD A ESTOS MOTORES.

Los motores aceptados serán LIFAN, Zongsen, YX.

Los motores daytona NO SERAN ACEPTADOS. La potencia máximo no es muy superior pero si la entrega de potencia y sobre todo el coste de los motores.

3) Los encendidos y sus componentes deberán ser los originales de la marca y modelo del motor (los motores YX deberán llevar encendidos YX y los Z deberán llevar encendidos Z)

4) Presentar, aunque se permita una tolerancia de hasta el 2%, unas medidas mínimas y máximas de:

a.- Distancia entre ejes: mínimo 100 cm. Máximo 130 cm.

b.- Altura del asiento: mínimo 60 cm. Máximo 80 cm.

5) Llantas de 12".

6) Todas las partes plásticas que compongan la motocicleta deberán estar libres de roturas y aristas que entrañen peligro para los pilotos. No estará permitido tener montados carenados adicionales.

7) Montar neumáticos de Minimoto no estando permitidos los neumáticos tipo "Offroad".

- 8) Horquilla delantera de recorrido variable y amortiguación trasera de recorrido variable.
- 9) Cambio Manual con número de velocidades variable. Se permite el cambio de plato y piñón de arrastre. No estarán permitidas las motocicletas automáticas.
- 10) Manetas de embrague y freno delantero en perfecto estado.
- 11) Dorsales perfectamente visibles. **DE DOS CIFRAS COMO MAXIMO**
- 12) No se admitirán motocicletas que dispongan ópticas o elementos luminosos (intermitentes, luces de freno, etc.) tampoco caballetes o pata cabra.
- 13) Montar estriberas retráctiles.
- 14) Se permite escape de libre comercialización.
- 15) Carburador libre hasta 28 m.m. de difusor
- 16) Filtro de aire de serie.
- 17) Radiador de Aceite de serie.
- 18) Rotor de serie.
- 19) Encendido de serie.
- 20) Frenos de libre comercialización.
- 21) Suspensión Libres.
- 22) El piñón de ataque de las motocicletas deberá estar provisto de un protector para impedir que el piloto introduzca los dedos en el interior
- 23) Todos los tubos de sobrantes y respiraderos de carburador, radiador, motor, etc., irán a un recipiente adecuado cuya capacidad mínima será de 300cc., el cual deberá estar vacío en el momento de comenzar los entrenamientos y la carrera.
- 24) Placas porta números delante y a los dos lados.
- 25) Todos los tapones de vaciado de líquidos y racores de filtros, radiadores y enfriadores (todo lo que tenga que ver con el tema de la refrigeración por aceite) deberán estar correctamente precintados con alambre para poder pasar las verificaciones.
- 26) Todas las motocicletas deberán montar el guardabarros delantero y trasero.
- 27) Solo se permitirá agua como líquido refrigerante.
- 28) Esta categoría tendrá un peso mínimo de **140 kg** entre moto y piloto, en orden de marcha (piloto con mono, casco, guantes, botas, etc.), A EXCEPCIÓN DE LAS PILOTOS FEMINAS.

MINIMOTARD PROTOS HASTA 200

- 1.- Chasis abierto con motores de cuatro tiempos con cilindrada de hasta 200 cc.
- 2.- Motor horizontal.
- 3.- El número de válvulas será libre.
- 4.- Presentar, aunque se permita una tolerancia de hasta el 2 %, unas medidas mínimas y máximas de:
 - a. Distancia entre ejes: Mínimo 100 cm., Máximo 130 cm.
 - b. Altura del asiento: Mínimo 60 cm., Máximo 80 cm.
- 5.- Llanta delantera desde 10" hasta 14" y llanta trasera desde 10" hasta 12".
- 6.- Todas las partes plásticas que compongan la motocicleta deberán estar libres de roturas y aristas que entrañen peligro para los pilotos. No estará permitido tener montados carenados adicionales.
- 7.- Montar neumáticos de Minimotard no estando permitidos los neumáticos tipo "Offroad".
- 8.- Horquilla delantera de recorrido variable y amortiguación trasera de recorrido variable.
- 9.- Cambio Manual con número de velocidades variable. No estarán permitidas las motocicletas automáticas.
- 10.- Manetas de embrague y freno delantero en perfecto estado.
- 11.- Dorsales perfectamente visibles. **De 2 cifras como máximo.**
- 12.- No se admitirán motocicletas que dispongan ópticas o elementos luminosos (intermitentes, luces de freno, etc.) tampoco caballetes o patas de cabra.
- 13.- Montar estriberas retráctiles.
- 14.- Escape Libre preparación.
- 15.- Carburación Libre.
- 16.- Filtro de aire Libre.
- 17.- Radiador de Aceite Libre.
- 18.- Rotor Libre.
- 19.- Encendido Libre.
- 20.- Frenos Libres.
- 21.- Suspensión Libres.
- 22.- El piñón de ataque de las motocicletas deberá estar provisto de un protector para impedir que el piloto introduzca los dedos en el interior
- 23.- Todos los tubos de sobrantes y respiraderos de carburador, radiador, motor, etc., irán a un recipiente adecuado cuya capacidad mínima será de 300cc., el cual deberá estar vacío en el momento de comenzar los entrenamientos y la carrera.
- 24.- Placas portanúmeros delante y a los dos lados.
- 25.- Todos los tapones de vaciado de líquidos y racores de filtros, radiadores y enfriadores (todo lo que tenga que ver con el tema de la refrigeración por aceite) deberán estar correctamente precintados con alambre para poder pasar las verificaciones
- 26.- Todas las motocicletas deberán montar el guardabarros delantero y trasero.
- 27.- Solo se permitirá agua como líquido refrigerante.
- 28.- Esta categoría no tiene peso mínimo.

20.3 Indumentaria

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, casco integral (cross o velocidad), botas guantes, etc.

20.4 Estética

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

Artículo 21 - MEDIO AMBIENTE

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.

ANEXO REGLAMENTO TÉCNICO MINIMOTARD 160

La premisa fundamental de esta Copa y, por tanto, su reglamento técnico, es la rigurosa igualdad mecánica de todas las motos. Para ello detallamos las medidas, pesos y características de las piezas fundamentales del motor, para tenerlas determinadas. No obstante, ninguna parte del motor puede ser modificada, ni ligeramente, y para ello existen tablas y dibujos con las medidas y tolerancias admitidas.

De existir alguna diferencia entre las medidas aquí expuestas y el motor, al ser verificado, se procederá a la descalificación automática del piloto. En las medidas expuestas en tabla, ya se ha previsto las diferencias mínimas propias del proceso de fabricación, más un margen en peso, por lo que quedan más que cubiertas las posibles tolerancias de fábrica.

En cualquier caso, se llevará en cada carrera un conjunto de piezas estrictamente originales, para poder comparar medidas, forma, textura, pesos... en caso de duda.

Por tanto, cualquier especificación o detalle que no corresponda con este reglamento, supondrá la descalificación del piloto. Dicha descalificación será por causa de la persona que retocó el motor, no por capricho de la organización. Es decir, que puede darse el lamentable caso, que el padre sea quién descalifique al piloto, que es como realmente debe interpretarse dicha mala situación.



Gráfico 1 Motor 160 2014



NUMERACIÓN DEL MODELO Y AÑO FABRICACIÓN



Gráfico 2 Cada árbol de levas, tiene una numeración concreta, que determina la partida de fabricación, y sus características. Al verificar, éste será un punto a revisar, buscando igualdad. Además, las medidas exactas serán determinadas en otros gráficos (Grf 3)



Gráfico 3 Éste es el aspecto y medidas del árbol de levas del motor Z 155 2014. La verificación será exhaustiva en esta pieza, ya que es la mayor responsable del comportamiento del motor.



Gráfico 4 Los balancines son idénticos a los de la foto, con la inscripción “ J “ y pesando lo indicado en la tabla, entre 42 y 44 Grs, sin mayor tolerancia.

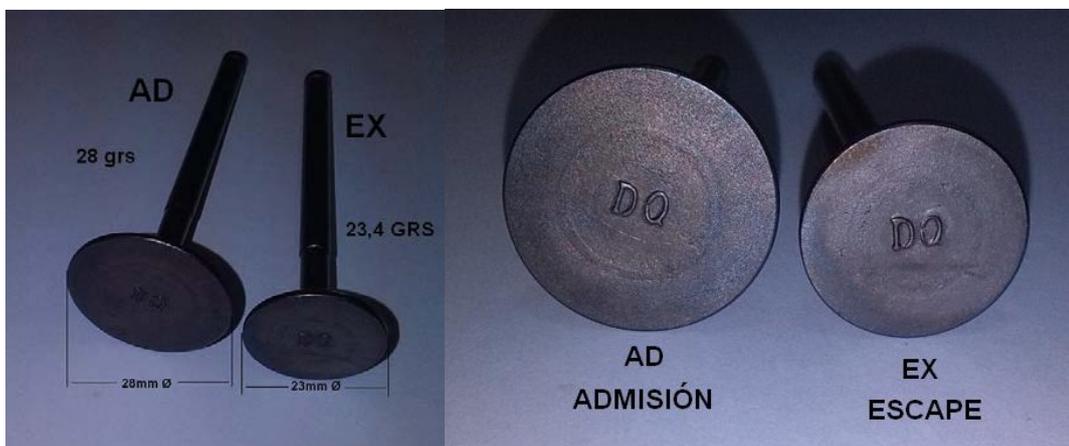


Gráfico 5.1 y gráfico 5.2 Las válvulas tienen unas medidas y peso determinados, así como la inscripción “ DQ “, ambas dos. La tabla de tolerancias también deja un mínimo margen para el peso de las mismas. En ningún caso se pueden manipular su forma, pulir, ...

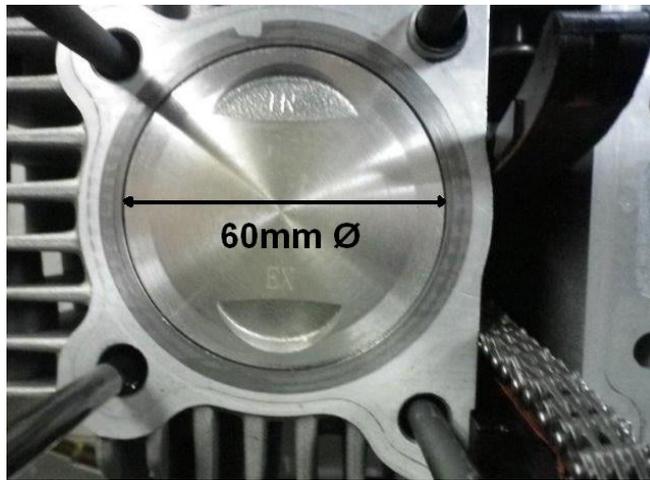


Gráfico 6 Cilindro original con camisa de hierro, pistón original, de 60mm de diámetro, sin sobremedida. El peso del pistón, sin bulón pero sí con segmentos y 1 circlip es de 112 a 114,5 grs, sin más tolerancias. No está permitido poner pistón diferente al original, de mayor compresión o modificar el de serie.



Gráfico 7.1 posición correcta de la distribución en el punto muerto superior (P.M.S.), coincidiendo dichas marcas con la marca del encendido como figura el el gráfico 7.2



Gráfico 7.2 Punto muerto superior (P.M.S.) del pistón, medido con el testigo del volante magnético y cárter. Para el funcionamiento correcto del motor, debe coincidir esta posición exacta, con la del gráfico 7.1

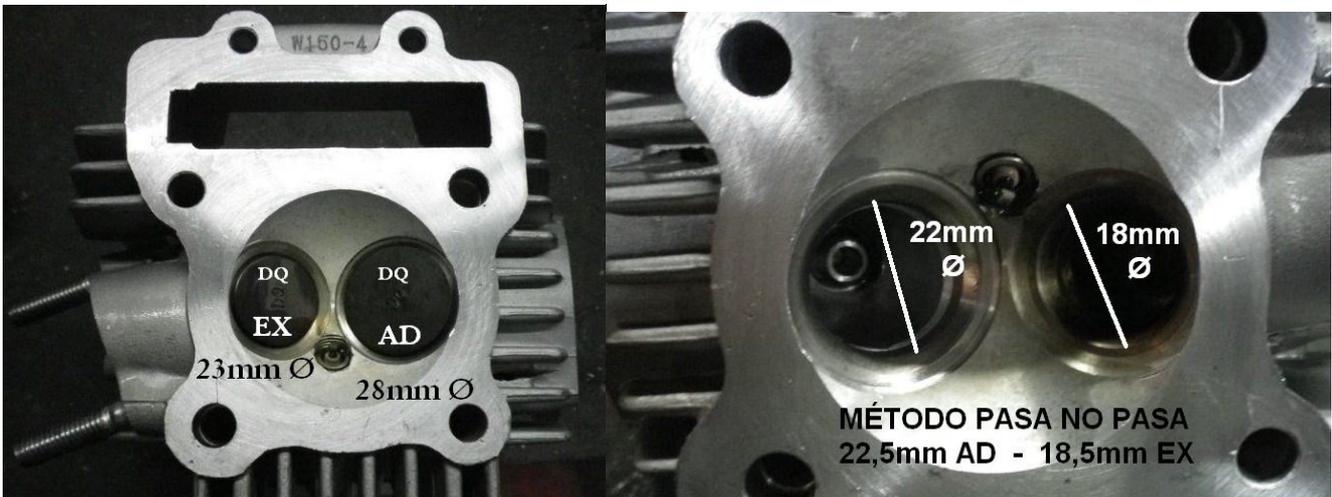


Gráfico 8 culata motor 160, con válvulas de admisión y escape con las medidas que especifica el gráfico 8.1 y 8.2. Los asientos deben estar de serie, las válvulas sin modificar, y sin tolerancias en las medidas señaladas en la tabla correspondiente. Se comprobará con el método “pasa no pasa”, y se tendrá una original para contrastar el aspecto. Será falta muy grave y descalificación inmediata, cualquier irregularidad en este punto.



Gráfico 9 Rugosidad de los conductos en acabado de fundición, no solo aluminio mate, si no en acabado no correspondiente a chorro de arena. Tanto en admisión como en escape.



Gráfico 10 Los muelles de válvulas y copelas de muelles, pueden cambiarse por el Kit RAV Muelles Racing, para fiabilidad y que estire más el motor. Sólo por estos muelles, no permitiéndose otros.

Aclaración

Los motores de serie, al tener los muelles de válvulas muy débiles, para que se autolimita y no suba de RPM, resultan menos fiables de lo que sería recomendable. Por esto, en casi todos los reglamentos, y el castellano leonés incluido, se permite cambiarlos.

Pero nos encontramos con un problema: las copelas originales, que son lo que soporta los muelle para que no se salgan, son muy anchas y pesadas. El peso resta fiabilidad, por lo que deberían igualmente cambiarse. Pero el problema real es otro.

Al tener unas copelas anchas, para muelles fuertes, los muelles que hay en el mercado, para otras motos o alternativos, generalmente no son tan anchos, con un diámetro inferior. Los que tienen este diámetro, son muy duros, ya que están pensados para motos y culatas mayores. Esto supone, que con ese diámetro los muelles son muy duros, por lo que pueden arrancar las válvulas o hundir los asientos de válvulas. En el menor de los casos, hacer los reglajes de válvulas muy frecuentemente.

Por lo que sería recomendable, poder cambiar las copelas además de los muelles (PVP 10 euros), para fiabilidad y facilidad de buscar muelles para sustituir los de serie. Para evitar costes altos, pueden prohibirse los de titanio, que realmente no son de este material y suelen romperse. Pero eso ya es menos importante, los hay chinos y baratos.



