

# **Campeonato Navarro de Mini-Velocidad**

## **REGLAMENTO TÉCNICO MINI ALEVIN-A 2014**

**FEDERACIÓN NAVARRA  
DE MOTOCICLISMO**



**NAFAR MOTOZIKLISMO  
FEDERAKUNTZA**

# REGLAMENTO TÉCNICO

## MINI ALEVIN-A

2014

### INTRODUCCIÓN

Las motocicletas destinadas al Campeonato Navarro de la categoría **MINI ALEVIN A 4,2CV** se basan en las 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 Navarro de Mini-Velocidad.

### 01.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE MINI ALEVIN-A

Estos reglamentos están destinados a autorizar distintas 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 MARCA Y MODELO DE MINIMOTO SERÁ DE LIBRE ELECCIÓN

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 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

- Monocilíndrico de 2 tiempos refrigerado por aire / Cilindrada máxima limitada a 40cc original sin ninguna modificación.
- Monocilíndrico de 4 tiempos refrigerado por aire / Cilindrada máxima limitada a 90cc original sin ninguna modificación.

### 03.- CHASIS

- Original sin ninguna modificación.

### 04.- MEDIDAS

Deben tener, unas medidas de:

Longitud máx.: 1060 mm.

Distancia entre ejes: 730 mm.

Altura del asiento: 460 mm.

Altura máx.: 620 mm.

Permitiéndose una tolerancia de hasta el 5%

### 05.- MANILLAR

- Las extremidades del manillar deben ir protegidas por unos tapones de material sólido ó recubierto de caucho.
- Cada motocicleta dispondrá de un interruptor ó pulsador de paro, el cual debe estar situado en el manillar y en perfecto estado de funcionamiento.

### 06.- MANETAS

- Las manetas de freno deben terminar en una esfera de 18 mm. de diámetro mínimo.
- Las manetas pueden estar allanadas, pero deberán tener los bordes redondeados y la parte allanada tendrá un espesor mínimo de 14 mm.
- 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.
- Máx. 5000 rpm

### 09.- ADMISIÓN/CARBURADOR

- El tipo de admisión debe ser la original.
- El carburador será como máximo de 15mm. Ø / concéntrico.

### 10.- BUJIA

- Será de libre elección.

### 11.- ESCAPE

- Será el original.
- Deberá cumplir la normativa vigente respecto al nivel sonoro (102 db).
- Durante el control de nivel sonoro, toda motocicleta no provista 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.
- Para facilitar la medición de las RPM del motor, el piloto colocará obligatoriamente un cable desde la bobina hasta un lugar accesible para que el comisario técnico pueda conectar un cuenta revoluciones.
- 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 provista de sus correspondientes topes de final de recorrido.

### **13.- EL PUÑO DE GAS**

– Debe regresar al punto inicial cuando se suelte.

– El puño de acelerador deberá cerrar la compuerta del carburador siempre que el conductor no lo accione.

### **14.- DORSALES**

– En cada motocicleta se colocarán tres dorsales. El delantero debe estar colocado en el centro del frontal del carenado ó ligeramente ladeado en el caso que la toma de aire esté en el centro 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 claro habrá un ribete en negro de una anchura mínima de 6mm alrededor del fondo blanco.

Los números y fondos serán:

Fondo: BLANCO

Numero: NEGRO

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

### **15.- PROTECTOR 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.

– El cambio de desarrollos es libre (piñón de salida y corona de arrastre).

### **16.- LOS NEUMÁTICOS Y LLANTAS**

– Los neumáticos serán de libre elección en lo referente a dibujo y compuesto.

– Las llantas tendrán un diámetro de 5”.

### **17.- FRENOS.**

– Serán mecánicos.

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

### **18.- CARENADO.**

– Es obligatorio el montaje del guardabarros delantero y trasero.

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

– 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, ó en su defecto semicarenado con quilla, según el modelo original homologado. Sólo se permitirá la manipulación de los mismos para acoplar piezas especiales (escape, etc.).

– La cúpula puede remplazarse únicamente por un material transparente.

– Los guardabarros deben ser igual a los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada. Así mismo puede desplazarse para aumentar el espacio libre del neumático.

– Todos los bordes expuestos (vivos) deben redondearse.

### **19.- CARBURANTES.**

– 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).

### **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 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. 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 ó material similar de una sola pieza con protecciones en rodillas, codos, hombros, etc... Igualmente deben llevar guantes y botas de cuero ó botines por encima del tobillo de material similar.

– Están prohibidos los materiales sintéticos.

– Es recomendable llevar un 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 ó los pilotos sólo podrán llevar equipos de grabación tanto de video, cómo de cualquier otro tipo de datos, siempre que estén autorizados por la organización.

### **24.- VERIFICACION FINAL:**

– **A la finalización de cada carrera las cinco primeras motocicletas, además de las que designe el jurado de la prueba, pasarán verificación técnica de oficio.**

# **Campeonato Navarro de Mini-Velocidad**

## **REGLAMENTO TÉCNICO MINI ALEVIN-B 2014**

**FEDERACIÓN NAVARRA  
DE MOTOCICLISMO**



**NAFAR MOTOZIKLISMO  
FEDERAKUNTZA**

## **REGLAMENTO TÉCNICO**

### **MINI ALEVIN-B**

**2014**

### **INTRODUCCIÓN**

Las motocicletas destinadas al Campeonato Navarro de la categoría **MINI ALEVIN B 6,2CV** se basan en las 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 Navarro de Mini-Velocidad.

### **01.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE MINI ALEVIN-B**

Estos reglamentos están destinados a autorizar distintas 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 MARCA Y MODELO DE MINIMOTO SERÁ DE LIBRE ELECCIÓN**

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 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**

#### **2 TIEMPOS:**

– **Motor mono-marcha, monocilíndrico de 2 tiempos, con un cubicaje máximo de 40cc. original sin ninguna modificación**

– **Refrigeración aire/agua.**

#### **4 TIEMPOS:**

– **Motor mono-marcha, monocilíndrico de 4 tiempos, con cubicaje máximo de 90cc. original sin ninguna modificación**

– **Culata de 2 ó 4 válvulas.**

– **Refrigeración aire/agua/aceite**

### **03.- CHASIS**

– Original sin ninguna modificación.

### **04.- MEDIDAS**

Deben tener, unas medidas de:

Longitud máx.: 1060 mm.

Distancia entre ejes: 730 mm.

Altura del asiento: 460 mm.

Altura máx.: 620 mm.

Permitiéndose una tolerancia de hasta el 5%

### **05.- MANILLAR**

– Las extremidades del manillar deben ir protegidas por unos tapones de material sólido ó recubierto de caucho.

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

### **06.- MANETAS**

– Las manetas de freno deben terminar en una esfera de 18 mm. de diámetro mínimo.

– Las manetas pueden estar allanadas, pero deberán tener los bordes redondeados y la parte allanada tendrá un espesor mínimo de 14 mm.

– 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.

– Máx. 6000 rpm

## **09.- ADMISIÓN/CARBURADOR**

- El tipo de admisión debe ser la original homologada por el fabricante
- Se autoriza la sustitución pero no la eliminación del elemento filtrante.
- El carburador tendrá un máximo de diámetro de difusor de 15 mm Ø en los motores de 2T y un máximo de 18 mm Ø de diámetro en los motores de 4T.
- Todos los carburadores serán de configuración concéntrica.
- Los chichlés, agujas, campanas y sus reglajes serán libres.

## **10.- BUJIA**

- Será de libre elección.

## **11.- ESCAPE**

- Será el original.
- Deberá cumplir la normativa vigente respecto al nivel sonoro (102 db).
- Durante el control de nivel sonoro, toda motocicleta no provista 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.
- Para facilitar la medición de las RPM del motor, el piloto colocará obligatoriamente un cable desde la bobina hasta un lugar accesible para que el comisario técnico pueda conectar un cuenta revoluciones.
- 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 provista de sus correspondientes topes de final de recorrido.

## **13.- EL PUÑO DE GAS**

- Debe regresar al punto inicial cuando se suelte.
- El puño de acelerador deberá cerrar la compuerta del carburador siempre que el conductor no lo accione.

## **14.- DORSALES**

- En cada motocicleta se colocarán tres dorsales. El delantero debe estar colocado en el centro del frontal del carenado ó ligeramente ladeado en el caso que la toma de aire esté en el centro 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 claro habrá un ribete en negro de una anchura mínima de 6mm alrededor del fondo blanco.

Los números y fondos serán:

Fondo: BLANCO

Numero: NEGRO

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

## **15.- PROTECTOR 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.
- El cambio de desarrollos es libre (piñón de salida y corona de arrastre).

## **16.- LOS NEUMÁTICOS Y LLANTAS**

- Los neumáticos serán de libre elección en lo referente a dibujo y compuesto.
- Las llantas serán de libre elección, con un diámetro máximo de 6,5”.

## **17.- FRENOS.**

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

## **18.- CARENADO.**

- Es obligatorio el montaje del guardabarros delantero y trasero.
- El carenado será el original ó en su defecto deberá mantener la apariencia de los originalmente producidos por el fabricante para la minimoto homologada.
- 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, ó en su defecto semicarenado con quilla, según el modelo original homologado. Sólo se permitirá la manipulación de los mismos para acoplar piezas especiales (escape, etc.).
- La cúpula puede remplazarse únicamente por un material transparente.
- Los guardabarros deben ser igual a los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada. Así mismo puede desplazarse para aumentar el espacio libre del neumático.
- Todos los bordes expuestos (vivos) deben redondearse.
- Las motocicletas de 4T deberán estar provistas de una bañera con capacidad para contener, al menos, la mitad de los fluidos (aceite, agua,..) que porta en orden de marcha.
- En las motocicletas de 4T todos los tubos sobrantes y respiraderos de carburador y motor irán a un recipiente adecuado, cuya capacidad estará determinada y prevista para el fin a que se destina, el cual deberá estar vacío en el momento de comenzar cada uno de los entrenamientos y carrera.

#### **19.- CARBURANTES.**

- 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).

#### **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 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. 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 ó material similar de una sola pieza con protecciones en rodillas, codos, hombros, etc... Igualmente deben llevar guantes y botas de cuero ó botines por encima del tobillo de material similar.
- Están prohibidos los materiales sintéticos.
- Es recomendable llevar un 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 ó los pilotos sólo podrán llevar equipos de grabación tanto de video, cómo de cualquier otro tipo de datos, siempre que estén autorizados por la organización.

#### **24.- VERIFICACION FINAL:**

- **A la finalización de cada carrera las cinco primeras motocicletas, además de las que designe el jurado de la prueba, pasarán verificación técnica de oficio.**

