

REGLAMENTO TÉCNICO

POLINI 6,2

2015

INTRODUCCIÓN

Las motocicletas destinadas al **Campeonato de Velocidad de la Región de Murcia / Open de velocidad Región de Murcia** de la categoría POLINI 6,2 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 de Velocidad de la Región de Murcia / Open de velocidad Región de Murcia**.

01.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE POLINI 6,2

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 POLINI 910 S AIR 6,2

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.

01.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE POLINI 6,2

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 POLINI 910 S AIR 6,2

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

Se prohíbe cualquier tipo de manipulación sobre los componentes de origen tales como cilindro, pistón, cárter, cigüeñal, embrague, encendido, caja de láminas, carburador o escape.

Cualquier modificación que no esté contemplada en el presente reglamento será penalizada con la desclasificación de carrera o entreno cronometrado.

Las piezas autorizadas serán solamente las originales homologadas por el fabricante para el modelo 910 S 6,2 Air.

Refrigeración aire.

Motor Polini mono cilíndrico 2t.

Diámetro x carrera 36x39mm

Cilindrada 39,69cm³

Encendido Original

Caja de láminas y láminas originales.

Escape original.

El motor se mantendrá totalmente original, quedando prohibido cualquier tipo de modificación.

Se autoriza la marca bmr para las zapatas de embrague.

03.- CHASIS

Original sin ninguna modificación.

04.- MEDIDAS

Longitud total 945mm

Altura silleta 385mm

05.- MANILLAR

Las extremidades del manillar deben ir protegidas por unos tapones de material sólido ó recubierto de caucho de al menos 5cm de diámetro.

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 serán las originales homologadas por el fabricante. Quedando prohibidas las de material férrico y similares

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

El embrague será el original homologado por el fabricante o de la marca bmr.

Las zapatas de embrague serán las originales homologadas por el fabricante o de la marca bmr.

Muelles libres

09.- ADMISIÓN/CARBURADOR

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

La caja de láminas será la original.

Láminas originales homologadas para el modelo 6,2

Carburador SHA 14x14

Se autoriza la sustitución pero no la eliminación del elemento filtrante.

Los chiclés, agujas, campanas y sus reglajes serán libres.

10.- BUJÍA

Será de libre elección.

11.- ESCAPE

Será el original homologado por el fabricante sin ningún tipo de manipulación.

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.

Los tornillos de unión entre el colector de escape y el cilindro deberán tener un orificio de 2'5mm para permitir el paso de un alambre para precintar.

Las motocicletas deberán presentarse a la verificación técnica inicial sin el carenado.

12.- DIRECCIÓN

Estará provista de sus correspondientes topes de final de recorrido.

No se autoriza el montaje de un amortiguador de dirección.

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.

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

Número 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.

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

17.- FRENOS.

Los frenos serán los originales homologados por el fabricante.

Un protector de disco es recomendable. 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, siempre y cuando el modelo original lo lleve.

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 carenado puede remplazarse 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, según el modelo original homologado.

Los guardabarros deben ser igual a los originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada. Puede remplazarse por contratipos accesorios a las piezas originales.

Todos los bordes expuestos (vivos) deben redondearse.

En caso de niebla, lluvia, o escasa visibilidad, se deberá colocar un piloto rojo (fijo ó 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 0,005 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.- VERIFICACIÓN FINAL:

Todo lo no contemplado en el presente reglamento está totalmente prohibido.

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.

La organización dispondrá de banco de potencia para la verificación de las motocicletas, fijándose la potencia máxima en 6,9 cvs.

Las motocicletas que superen esta potencia serán desclasificadas de la carrera. En el caso de entrenamientos cronometrados se le sumará 1 segundo a su mejor tiempo.

La organización se reserva el derecho a abrir y verificar los motores de los participantes, la negación por parte del piloto se penalizará con la desclasificación de carrera.