



Andalucía



REGLAMENTO TÉCNICO

CAMPEONATOS ANDALUCES DE VELOCIDAD

2014



CAMPEONATO DE ANDALUCÍA DE VELOCIDAD

CATEGORÍA:

OPEN 1000



Síguelo en www.famotos.com **PREPARQUE** Digital



FEDERACIÓN ANDALUZA DE MOTOCICLISMO

INDICE

1.- GENERALIDADES

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CATEGORÍA

3.- MOTOR

- 3.1.- Cilindradas
- 3.2.- Cilindros
- 3.3.- Culata
- 3.4.- Árbol de Levas
- 3.5.- Piñones de Árbol de Levas
- 3.6.- Cigüeñal, Bielas y Pistones
- 3.7.- Bomba de Aceite
- 3.8.- Carters Motor y Tapas de Carters
- 3.9.- Embrague, Caja de Cambios y Transmisión

4.- CHASIS

5.- CARENADO

- 5.1.- Asiento
- 5.2.- Dorsales

6.- SUSPENSIONES

- 6.1.- Horquilla delantera
- 6.2.- Brazo de suspensión posterior o Basculante
- 6.3.- Amortiguador posterior

7.- RUEDAS

- 7.1.- Neumáticos

8.- FRENOS

9.- MANDOS

- 9.1.- Mandos de pie y estriberas
- 9.2.- Mandos manuales y manillar

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

- 10.1.- Depósito de combustible
- 10.2.- Sistemas de Inyección
- 10.3.- Alimentación de Carburante
- 10.4.- Caja de Aire
- 10.5.- Carburante





11.- SISTEMA ELÉCTRICO

11.1.- Encendido y Caja de Control

11.2.- Batería

11.3.- Alternador

12.- RADIADORES

13.- SISTEMA DE ESCAPE

14.- PESOS MÍNIMOS

15.- OBLIGACIONES

16.- SE PUEDE ELIMINAR

17.- DEBE MODIFICARSE

18.- SE PUEDE MODIFICAR O REEMPLAZAR

19.- MATERIALES Y ELEMENTOS DE FIJACIÓN

20.- EQUIPAMIENTO SUPLEMENTARIO DE LA MOTOCICLETA

20.1.- Luz trasera de seguridad

21.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO



1.- GENERALIDADES

Todas las motocicletas participantes en los Campeonatos de Andalucía de Velocidad de la clase especificada, estarán conformes con los presentes Reglamentos Técnicos. Todo lo que no esté especificado en estos Reglamentos se regirá por los Reglamentos Técnicos de la R.F.M.E. y F.I.M., en ese orden. En el caso de que no exista la categoría en cuestión en dichos reglamentos, se regirá por la decisión que tome el jurado de la prueba.

La decisión final de que una motocicleta cumple con lo establecido en los reglamentos o con la decisión del Jurado, es del Delegado Técnico de Velocidad de la F.A.M.

Solo se permitirá la verificación de una sola motocicleta por clase y piloto. En el caso de que una motocicleta, tras caída en los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Delegado Técnico de la F.A.M. podrá admitir la verificación de una segunda motocicleta.

En cualquier momento de la competición se podrá pasar verificaciones técnicas a cualquier motocicleta, para comprobar que cumple con el reglamento técnico, a requerimiento del Jurado de la Prueba, el Director de Carrera o el Delegado Técnico.

La sanción por no cumplir con el reglamento técnico, es la desclasificación o cambio de categoría de la motocicleta implicada. Se tendrá en cuenta si tras la carrera una motocicleta incumpliera el reglamento técnico a causa de una caída.

Las verificaciones técnicas se pasaran con la moto a punto para correr, con la excepción de los neumáticos. Las motos se dejarán en el parque cerrado posterior a una carrera, con un caballete que las mantenga en pie por si solas. Es obligatorio presentar en las verificaciones técnicas la ficha técnica de la motocicleta.

Todo aquello que no está autorizado y precisado en este reglamento está totalmente prohibido, incluidos partes o sistemas de la motocicleta.

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CATEGORÍA

Las motocicletas admitidas en la categoría OPEN 1000 serán de producción y de libre comercialización, disponibles en el mercado a través de las redes de venta habituales.

- Categoría: OPEN 1000

3.- MOTOR

3.1.- Cilindradas

Superior a 550c.c. y hasta 1000c.c. en 4 tiempos y 4 cilindros.

Superior a 750c.c. y hasta 1000c.c. en 4 tiempos y 3 cilindros.

Superior a 850c.c. y hasta 1200c.c. en 4 tiempos y 2 cilindros.

La cilindrada, diámetro y carrera, debe mantenerse igual a la de la homologación. No están autorizados ni el rectificado o diámetro, ni la modificación de la carrera para conseguir el límite de la cilindrada.



3.2.- Cilindros

Ninguna modificación está permitida.

3.3.- Culata

Ningún material puede añadirse o retirarse de la culata. El fresado y bruñido de la culata, normalmente asociados al reglaje individual, tales como los conductos de admisión y de escape y la reparación de la culata y comprendida la cámara de combustión, no están autorizados. La soldadura en la culata no está autorizada.

La junta de culata puede cambiarse.

La relación de compresión es libre.

Las válvulas, asientos de válvulas, guías de válvulas, muelles de válvulas y copelas (retenedores) de los muelles deben ser igual a las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.

Las arandelas de compensación para los muelles de válvulas no están autorizadas.

3.4.- Árbol de Levas

El sistema de distribución puede ser sustituido.

El dispositivo para el reglaje de la cadena o la correa dentada del árbol de levas es libre

3.5.- Piñones de Árbol de Levas

Los piñones de los árboles de levas pueden cambiarse o modificarse para permitir los reglajes en la distribución

3.6.- Cigüeñal, Bielas y Pistones

Para Cigüeñal, Bielas, Pistones, Segmentos, Ejes de pistón y clips, no está permitida ninguna modificación, incluido el pulido y aligeramiento.

3.7.- Bomba de Aceite y agua

Las bombas de aceite y agua serán las homologadas pero pueden modificarse.

3.8.- Carters Motor y Tapas de Carters

No se autoriza ninguna modificación a los carters del motor (incluyendo la pintura, el pulido y el aligeramiento), manteniéndose igual que los homologados. No se autoriza añadir una bomba, usada para crear un vacío en el cárter. Si una bomba de vacío está instalada en la motocicleta homologada, entonces puede ser usada como la homologada.

Las tapas laterales pueden ser alteradas, modificadas o reemplazadas. Si se alteran o modifican, la cubierta debe tener al menos la misma resistencia de impacto que la original. Si se reemplaza, la cubierta debe estar fabricada en el mismo material o con un mayor peso específico y el peso total de la cubierta no debe ser menor que la original.

Es obligatorio el uso de protectores para las tapas de carter de motor, que contengan aceite y puedan entrar en contacto con la pista en una caída. Estos protectores, deberán estar debidamente anclados y serán de un material lo más resistente posible a la abrasión del asfalto (recomendable material compuesto: carbono, kevlar, etc., con un espesor mínimo de 2mm.)





Los tapones de llenado y vaciado de aceite de motor, caja de cambios y/o transmisión, se precintaran, para evitar que se aflojen y que se vierta aceite a la pista.

3.9.- Embrague, Caja de Cambios y Transmisión

Están autorizados los sistemas externos de cambio rápido de velocidades. (Cableado y potenciómetro incluidos)

Otras modificaciones a la caja de cambio o el mecanismo de cambio no están autorizadas.

Las transmisiones primarias deben mantenerse igual que las homologadas.

Se pueden modificar el piñón de salida de caja, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas.

Es obligatorio tener puesta una tapa protectora en el piñón de ataque, por seguridad.

Es obligatorio el montaje del dispositivo “aleta de tiburón”, en la parte inferior del basculante, como máximo a 5cm del plato de transmisión secundaria, por seguridad.

No está permitida ninguna modificación en el embrague.

Sólo los discos de fricción y sus muelles pueden ser cambiados, pero su número debe permanecer como el original.

La campana del embrague puede reforzarse.

4.- CHASIS

El chasis debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada y tener grabado un número de identificación (número de chasis).

Se pueden realizar agujeros en el chasis solo para fijar piezas aprobadas. (Ejemplo: amortiguador de dirección, soportes de carenados, sensores)

Los laterales del chasis pueden protegerse con un recubrimiento en material compuesto. Estas protecciones deberán tener la forma del chasis.

Nada más puede añadirse ni retirarse del chasis.

Los soportes y las placas soporte motor deben ser los producidos originalmente por el fabricante para la motocicleta homologada.

La parte trasera del chasis (sub-chasis) debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

Se pueden añadir soportes de asiento suplementarios, pero no puede eliminarse ninguno. Los tipos de pintura no son restrictivos, pero el pulido del chasis o de la parte trasera del chasis (sub-chasis) no está autorizado.

Para que no se dañe el chasis en las caídas, se puede instalar dos topes como máximo, uno a cada lado del chasis con las siguientes características:

- Deberán terminar en un material resistente a la abrasión y que no desprenda chispas al contacto con el asfalto, como por ejemplo teflón o plástico.
- La parte final tendrá que ser redondeada sin aristas y tener un diámetro mínimo de 30 mm. y máximo de 76 mm.
- No sobresalir más de 30 mm. del carenado que hay desde la vertical del tope hacia delante y que esté a una distancia máxima de 15 cm. Si



el carenado que está delante del tope está a más de 15cm este no podrá sobresalir nada desde este carenado, mirando la moto de frente.

- No podrán instalarse estas protecciones en el área de los reposapiés.

5.- CARENADO

El carenado puede ser reemplazado por réplicas exactas de las partes originales, pero deben aparecer para ser como los originalmente producidos por el constructor de la motocicleta homologada, con leves diferencias para el uso en competición (mezcla de diferentes piezas, puntos de fijación, quilla de carenado, etc.) El material puede ser cambiado. El uso de compuestos en carbono o fibra de carbono no está permitida.

El tamaño y las dimensiones deben ser los mismos de los originales.

La cúpula puede remplazarse con un duplicado de material transparente. La altura de la cúpula es libre, con una tolerancia de +/-15 mm respecto a la distancia vertical desde/hasta las tijas.

Las motocicletas que no fueron originalmente equipadas con un carenado, no están autorizadas a añadir el carenado de ningún modo, con la excepción de una quilla. Este dispositivo no puede exceder de una línea trazada horizontalmente desde el eje de una rueda a la otra.

La combinación original instrumentos/ soportes de carenado pueden ser reemplazados, pero el uso de titanio y fibra de carbono (o materiales compuestos similares) está prohibida. El resto de todos los soportes del carenado pueden ser modificados o reemplazados.

Los conductos de aire originales entre el carenado y la caja de aire pueden ser modificados o reemplazados. Para los conductos de aire están prohibidos compuestos de fibra de carbono y otros materiales exóticos. Las rejillas de protección originalmente instaladas en las aperturas de los conductos de aire pueden ser retiradas.

El guardabarros delantero puede remplazarse por contratipos accesorios a las partes originales y pueden ser desplazados para aumentar el espacio libre del neumático.

El guardabarros trasero fijado en el basculante puede ser modificado o cambiado pero el perfil original debe ser respetado.

Las motocicletas pueden ser equipadas con conductos internos para mejorar la corriente de aire hacia el radiador pero la apariencia delantera, trasera y de perfil de la motocicleta no debe ser cambiada.

El carenado inferior o quilla, tendrá que ser capaz de retener 5lts. de líquido como mínimo, en caso de incidente en el motor; dicho carenado deberá incluir, al menos, 1 orificio de 25mm, situado en la parte delantera del mismo. Este agujero debe permanecer cerrado mediante un tapón en caso de pista seca y debe estar abierto en condiciones de mojado.

Las motocicletas se presentarán a la verificación técnica con la quilla desmontada, para comprobar los precintos de vaciado de aceite bajo el motor.

Ninguna parte del carenado o de la motocicleta podrá sobresalir sobre una línea tangente, trazada verticalmente detrás del neumático trasero y delante del neumático delantero.

Será obligatorio utilizar guardabarros delantero.

Todos los bordes expuestos (vivos) deben redondearse.

5.1.- Asiento

El armazón y la guarnición del asiento pueden reemplazarse por piezas de apariencia similar a aquellas originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada. Se permite la utilización de materiales en compuestos de carbono.

La parte superior trasera del asiento puede modificarse para hacer un asiento monoplaza.

Se pueden realizar agujeros en el asiento o el colín para permitir una mayor refrigeración. Los agujeros mayores de 10mm deben cubrirse con una telilla metálica o una maya fina. La maya debe estar pintada del mismo color que el material que la rodea.

El asiento monoplaza debe entonces incluir las placas porta número trasero.

La apariencia vista desde delante o desde atrás, así como el perfil deben ser conformes a la forma homologada.

Todos los bordes expuestos (vivos) deben redondearse.

El sistema homologado de cerradura del asiento (con placas, pernos, juntas de caucho, etc,), puede ser eliminado.

5.2.- Dorsales

Cada motocicleta deberá estar dotada con tres placas porta números, una en el frontal y dos en los laterales.

La placa frontal deberá estar centrada en el carenado ó en caso de interferir una toma de aire central, ligeramente desplazada pero siempre para que la placa sea más visible por el lado donde esté situado el Cronometraje. Las placas traseras en ningún caso pueden estar colocadas de forma que el piloto en su postura de manejo de la motocicleta pueda interferir en la correcta visión de los números. Estas placas han de estar colocadas en el colín trasero.

En el caso de motos con colín muy puntiagudo, se autoriza el montaje de una placa en la parte superior y los números del, TAMAÑO DE LOS DELANTEROS, colocados con la parte superior del número hacia el piloto.

Las dimensiones mínimas de los números son:

	PLACA DELANTERA	PLACA TRASERA
ALTURA	160mm	120mm..
ANCHO	80 mm.	60 mm.
ANCHO DEL TRAZO	25 mm.	25 mm.
ESPACIO ENTRE CIFRAS	20 mm.	20 mm.

Deberán dejarse un espacio libre, como mínimo, de 20mm alrededor de los números, en el cual se vea el fondo del dorsal.

Los colores de los dorsales para la categoría son:

	FONDO	NÚMERO
OPEN 1000	BLANCO	AZUL

6.- SUSPENSIONES



6.1.- Horquilla delantera

La estructura de las horquillas (ejes, puentes, brazos,...) deben mantenerse igual que las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.

Las partes internas originales de las horquillas homologadas pueden modificarse o cambiarse.

Pueden instalarse equipos (kits) de amortiguación o válvulas provenientes del servicio post-venta.

No puede ser usado ningún sistema de suspensión de recambio o prototipo controlado electrónicamente a no ser que la suspensión este ya presente en el modelo de producción de la motocicleta homologada, y permanezca completamente de origen (todas las partes mecánicas y electrónicas deben permanecer como las homologadas). El sistema electrónico de origen debe funcionar con seguridad en caso de fallo electrónico/eléctrico.

El acabado superficial original de los tubos de las horquillas (barras, botellas) puede ser cambiado. Tratamientos superficiales adicionales están permitidos.

Los tapones de horquilla pueden modificarse o remplazarse con el fin de permitir el reglaje externo.

Los retenes se pueden modificar, cambiar o retirarse si la horquilla está completamente protegida.

Cualquier calidad y cantidad de aceite puede ser usado en las horquillas delanteras.

La altura y la posición de la horquilla delantera, en relación a la tija de horquilla son libres.

Las tijas de horquilla, platina (s) superior (es), y cualquier puente de unión deben mantenerse igual a las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.

El amortiguador de dirección puede añadirse o remplazarse por un amortiguador accesorio.

El amortiguador de dirección no puede actuar como dispositivo que limite el ángulo de giro.

6.2.- Brazo de suspensión posterior o Basculante

El brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual que el producido por el fabricante para la motocicleta homologada (incluidos la articulación del brazo oscilante trasero, el eje y el sistema de tensión de la cadena trasera).

Unos soportes para el caballete de la rueda posterior pueden añadirse al basculante por medio de soldadura o fijados mediante pernos. Los soportes tienen que tener los bordes redondeados (de amplio radio). Los tornillos de fijación deben hundirse.

6.3.- Amortiguador posterior

La unidad de la suspensión posterior puede cambiarse o modificarse. Los anclajes de origen del cuadro y de la suspensión posterior deben mantenerse igual a los homologados. El conjunto director de la suspensión posterior (articulaciones, bieletas, etc.) debe mantenerse igual que el originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada.

Ningún sistema de suspensión de recambio o prototipo controlado electrónicamente puede ser usado a no ser que la suspensión este ya presente en el modelo de producción de la motocicleta homologada, y permanezca completamente de origen (todas las partes





mecánicas y electrónicas deben permanecer como las homologadas). El sistema electrónico de origen debe funcionar con seguridad en caso de fallo electrónico/eléctrico.

Las bieletas deben permanecer como las originalmente producidas por el constructor para motocicleta homologada

El o los muelle (s) de la suspensión posterior pueden cambiarse.

7.- RUEDAS

Las llantas anterior y posterior pueden ser cambiadas, manteniéndose las medidas de anchura y diámetro como las homologadas

Las llantas de fibra de carbono o compuestas de fibra de carbono no están autorizadas, con la excepción que el constructor haya equipada el modelo producido con este tipo de llantas.

7.1.- Neumáticos

La marca y modelo de neumáticos es de libre elección

La profundidad del perfil para los neumáticos rallados debe ser de al menos 2,5mm en toda la anchura de la banda de rodamiento del neumático durante la verificación antes de la carrera.

Los neumáticos de lluvia deben ser totalmente de molde. Los neumáticos recortados a mano están prohibidos. Los neumáticos de lluvia deben llevar la indicación “Not for Highway Use” ó “NHS”.

Se prohíbe cualquier modificación o tratamiento (corte, rayado,...)

El uso de generador de corriente, para suministrar energía a los calentadores en la parrilla, está permitido.

8.- FRENOS

Los discos de freno pueden cambiarse. Están prohibidos los discos ventilados interiormente. Estos deben ser de material férreo.

El sistema anti bloqueo (ABS) puede ser desconectado y su ECU puede ser desmontada. El rotor del ABS de la rueda puede ser eliminado, modificado o reemplazado.

Las pinzas de los frenos delanteros pueden cambiarse.

La pinza de freno trasera puede ser montada fija al basculante, pero el soporte debe mantener los mismos puntos de fijación a la pinza, como en la motocicleta homologada. La modificación de estas partes está autorizada. La modificación del basculante por esta razón (montaje del soporte de la pinza) está autorizada, ya sea por soldadura, taladro o “helicoil”.

Las bombas delantera y posterior pueden cambiarse.

El depósito de líquido de frenos puede ser cambiado por un producto de recambio comercial.

Los latiguillos de los frenos hidráulicos delantero y posterior pueden cambiarse.

La separación de los latiguillos para las dos pinzas de los frenos delanteros debe hacerse por encima de la tija de la horquilla inferior (tija inferior) Pueden utilizarse conectores rápidos en los latiguillos de freno.





Las pastillas de los frenos delantero y trasero pueden cambiarse. Los pasadores de los frenos delantero y trasero pueden cambiarse. Los pasadores de las pastillas de freno pueden modificarse por un tipo de cambio rápido.

No se autorizan conductos suplementarios de aire.

Con el fin de reducir la transferencia de calor al líquido de frenos, se autoriza añadir placas metálicas a las pinzas de frenos, entre las pastillas y las pinzas y/o reemplazar los pistones de aleación ligera por pistones de acero fabricados por el mismo constructor de la pinza.

El sistema de frenos antibloqueo (ABS) puede ser usado solo si está instalado en el modelo homologado para el uso en carretera. Sin embargo, debe ser completamente de origen (cualquier parte electrónica o mecánica debe permanecer como la homologada, con la excepción de los discos de freno y bombas de freno) y sólo el software del ABS puede ser modificado.

9.- MANDOS

9.1.- Mandos de pie y estriberas

Las estriberas y sus mandos pueden ser recolocados, pero sus soportes deben montarse en los anclajes originales del chasis. Sus dos puntos de fijación (del reposapiés, pedal de freno y leva de cambio) deben mantenerse como el original. Las levas de las estriberas pueden modificarse. Los puntos de montaje originales deben mantenerse.

Las estriberas deben montarse fijas o de tipo plegable, las cuales deben incorporar un dispositivo que las retorne a la posición normal. Las estriberas no plegables deben acabar con un tapón en aluminio, plástico, Teflón® o cualquier otro material equivalente, fijado de forma permanente. (Radio mínimo de 8mm)

El extremo de cada estribera debe acabar en un radio esférico pleno y del mismo diámetro que la estribera.

9.2.- Mandos manuales y manillar

Los manillares, el conjunto de acelerador/manetas, con sus cables correspondientes y mandos manuales pueden reemplazarse.

Los manillares y sus mandos pueden recolocarse.

El acelerador debe cerrarse por sí mismo cuando no es girado manualmente.

La caña del acelerador y sus cables asociados, pueden ser modificados o reemplazados pero la conexión al cuerpo del acelerador y sus controles, debe permanecer como los de la motocicleta homologada.

Las manetas de freno y embrague pueden ser reemplazadas por piezas de recambio comerciales.

Se podrá instalar un regulador para la leva del freno.

Los relojes pueden ser cambiados o retirados, pero el pulsador del arranque eléctrico y el interruptor de paro de motor deben estar colocados en el manillar.

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

10.1.- Depósito de combustible

El depósito debe permanecer como el original producido por el constructor, para la motocicleta homologada.



Todos los depósitos de combustible deben llenarse completamente de una Mouse de elemento de carburante (explosafe o similar), para evitar que se produzcan gases en el interior y que en caso de caída haya explosión.

El tapón será sustituido por uno estanco, roscado y sin cerradura. Están prohibidos los tapones llamados “de rosca rápida”, teniendo que girar al menos una vuelta entera.

Los laterales del depósito de combustible pueden ser protegidos por una pieza de protección fabricada de un material compuesto. Estos protectores deben tener la forma del depósito de combustible.

Los depósitos de gasolina que incluyen tubos aspirantes deben equiparse con válvulas (chapaletas) anti-retorno que finalicen en un recuperador de una capacidad mínima de 250cc, fabricado en material apropiado.

10.2.- Sistemas de Inyección

Los sistemas de inyección de combustible se refieren a los cuerpos de admisión, inyectores de combustible, las trompas de admisión de aire de longitud variable, bomba de combustible y el regulador de la presión de combustible.

En el sistema original homologado de inyección de combustible solo puede ser modificado o cambiado las trompas de admisión de aire (pabellones venturi). Los inyectores de combustible deben ser de serie e inalterados en sus especificaciones y fabricación original. Las trompas de admisión de aire (pabellones venturi) deben permanecer originalmente producida por el constructor para la motocicleta homologada.

Las mariposas de gas no pueden ser cambiadas ni modificadas.

Las trompas de admisión de aire de longitud variable no pueden ser añadidas si no están presentes en la motocicleta homologada y deben permanecer idénticas y operativas de igual modo que el sistema homologado. Todas las partes de las trompas de admisión de aire de longitud variable deben permanecer exactamente como las homologadas.

Aire y mezcla aire/combustible pueden ir directamente a la cámara de explosión exclusivamente a través de las mariposas de los cuerpos de admisión.

Las mariposas de admisión controladas electrónicamente, conocidas como “ride-by wire”, pueden ser usadas solamente si el modelo homologado está equipado con el mismo sistema. El software puede ser modificado pero todos los sistemas y procedimientos diseñados por el constructor original deben ser mantenidos.

10.3.- Alimentación de Carburante

Los conductos de gasolina desde el depósito de combustible hasta la rampa de inyección (excluido) pueden reemplazarse, pero el grifo de gasolina debe permanecer como originalmente producido por el fabricante.

Pueden utilizarse conectores rápidos.

El regulador de presión puede ser modificado o cambiado.

Los conductos de ventilación de combustible pueden ser reemplazados.

Pueden añadirse filtros de carburante.

10.4.- Caja de Aire

La caja de aire debe mantenerse igual que la originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada.

El elemento filtrante puede suprimirse o remplazarse.

Los tubos de drenaje o de aspiración deben estar cerrados (precintados).



Todas las motocicletas deben estar provistas de un sistema de reciclado cerrado. La aspiración de aceite debe estar conectada y descargarse en la caja de aire.

Los conductos de aire originales que van del carenado hasta la caja de aire pueden modificarse o reemplazarse.

Los conductos de aire originales que entran en la caja de aire pueden modificarse o reemplazarse.

El filtro del aire puede ser modificado o reemplazado.

10.5.- Carburante

Solo se podrá utilizar gasolina sin plomo, según el reglamento R.F.M.E y F.I.M.

11.- SISTEMA ELÉCTRICO

11.1.- Encendido y Caja de Control

La unidad de control del motor (ECU) debe ser:

a) La caja del (ECU) y su software interior puede ser cambiado.
b) O bien la ECU del kit (producida y/o aprobada por el fabricante de la motocicleta) puede ser usada. Un conector especial puede ser usado para conectar esta ECU al cableado original.

c) Además de la opción a y b) mencionadas anteriormente, un modulo de inyección externo (como los que trabajan modificando parámetros de entrada a la centralita ECU) puede ser añadido a la ECU original (no la de kit), solo si su precio total al público no es mayor que el kit completo de la ECU

La ECU puede ser recolocada.

Las bujías pueden ser reemplazadas

Los haces de cables pueden ser reemplazados y/o modificados.

Los haces de cables de la llave de contacto pueden ser recolocados o reemplazados.

11.2.- Batería

La batería puede cambiarse. Pueden añadirse baterías suplementarias.

11.3.- Alternador

El generador puede retirarse, cambiarse y/o modificarse

El arranque eléctrico debe funcionar normalmente y siempre estar operativo para arrancar el motor durante el evento.

12.- RADIADORES

El radiador puede cambiarse únicamente si puede fijarse en el lugar estándar y siempre que no exija ninguna modificación del chasis ni de la apariencia externa de los carenados.

Se puede colocar delante de los radiadores de aceite/agua una rejilla de protección.

Las modificaciones al radiador de aceite existente están autorizadas únicamente si ello no exige ninguna modificación en el chasis o en la apariencia externa de los carenados. Un intercambiador de calor (aceite/agua) puede ser sustituido por un radiador de aceite.





No se autorizan radiadores de aceite suplementarios.

El ventilador del radiador y el cableado pueden ser retirados.

Los interruptores térmicos, el sensor de temperatura de agua y el termostato, pueden ser eliminados del sistema de refrigeración.

En la refrigeración por agua, solo está permitido el uso de agua destilada, estando prohibido todo tipo de aditivos o anticongelantes.

13.- SISTEMA DE ESCAPE

Los tubos y los silenciadores pueden modificarse o cambiarse. Los catalizadores pueden ser sustituidos o eliminados.

El número de la (s) salida (s) de escape final debe mantenerse igual que el homologado. La (s) salida (s) debe estar en el mismo lado que el modelo homologado.

Por razones de seguridad, los bordes de la (s) salida (s) del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes.

Proteger el sistema de escape no está autorizado, con la excepción de las partes próximas al pie del piloto y de las partes del carenado que deben protegerse del calor.

El límite de nivel sonoro es de 107 dB (con una tolerancia de 3dB al finalizar la carrera)

Las RPM para realizar el control de ruido son:

Cilindrada	1 Cilindro	2 Cilindros	3 Cilindros	4 Cilindros
600 cc.		5500 RPM	6500 RPM	7000 RMP
750 cc.	4500 RPM	5000 RPM	5000 RPM	5500 RPM
1000 cc.	5000 RPM	5500 RPM	5500 RPM	6000 RPM

14.- PESOS MÍNIMOS

El peso en seco de una motocicleta homologada es definido como, el total del peso de una motocicleta vacía producida por un constructor (después de sacar el combustible, placa de matrícula, herramientas, caballete y pata de cabra, pero con aceite y líquido de radiador en los niveles prescritos). Para confirmar el peso en seco, son pesadas y comparadas un mínimo de tres (3) motocicletas. El resultado será redondeado al dígito más cercano.

El peso mínimo para cada modelo será calculado reduciendo del peso en seco de la motocicleta un 8% y redondeado al número entero inferior.

El peso mínimo será 165 kg. y de 160 kg en motocicletas de menos de 600cc

En cualquier momento del evento, el peso de toda la motocicleta (incluyendo el depósito de combustible y su contenido) no deben ser inferior al peso mínimo.

15.- OBLIGACIONES

Se tendrá que eliminar o desmontar en el caso de llevar: retrovisores, faro, piloto trasero, intermitentes, caballete central y pata de cabra, matrícula y su soporte siempre que sea metálico y no esté situada en el guardabarros trasero, soporte de casco y cajas de herramientas.





Es obligatorio llevar instalado al menos 1 depósito de 250 c.c. como mínimo, para todos los sobrantes y/o respiraderos de: Depósito, Radiador y Carburador. Dicho depósito será estanco y preparado para que no vierta su contenido en la pista. El depósito tiene que estar completamente vacío cada vez que la motocicleta salga a la pista. Está prohibido que dichos respiraderos y sobrantes acaben o descarguen en la quilla.

El respiradero del motor podrá retornar a la caja de aire.

16.- SE PUEDE ELIMINAR

Instrumentos y soportes de instrumentos y cables asociados a los mismos.

Dispositivos de control de emisión (anti-polución) en el interior o alrededor de la caja de aire (sensores O2, dispositivos de inyección de aire).

Cuenta vueltas.

Cuenta kilómetros y separadores de rueda.

Ventilador de radiador e hilos de alimentación.

El protector de cadena siempre y cuando no esté incorporado al guardabarros.

Pernos de los accesorios de la parte trasera del cuadro.

17.- DEBE MODIFICARSE

Las bombas de gasolina eléctricas deben estar equipadas de un corta circuito que funcionará automáticamente, a partir del momento en que la moto se para y se cae. Este corta-circuitos debe desactivar la bomba de gasolina y el sistema de encendido en el margen de un segundo.

Un dispositivo de control de corta-circuito automático debe instalarse, con el fin de que sea controlable durante las verificaciones técnicas.

Los tornillos y bulones del (de los) filtro(s) de aceite(s) externo(s) que forman parte del circuito de lubricación de aceite deben estar provistos de un hilo de seguridad.

Todas las motocicletas deben de estar provistas de un sistema de reciclaje cerrado. Los aspiradores de aceite deben estar conectados y vaciarse en la caja de aire.

Cuando una máquina está provista de tubos de aspiración o de drenaje, estos últimos deben funcionar por las salidas existentes.

El sistema de reciclaje cerrado de origen debe mantenerse, ningún escape atmosférico directo está autorizado.

Cuando una máquina está provista de aspiradores de aceite, la salida de estos debe hacerse en un recuperador que debe ser de fácil acceso y que debe vaciarse antes de la salida de la carrera.

El radiador de aceite no puede montarse encima del o en el guardabarros posterior.

La capacidad mínima del recuperador para los aspiradores de la caja de cambios será de 250cc y de 500cc para los aspiradores del motor.

18.- SE PUEDE MODIFICAR O REEMPLAZAR

Se puede utilizar cualquier tipo de lubricante, líquido de freno o de suspensión.

Se puede utilizar cualquier tipo de bujías y capuchones de bujías.



Se puede utilizar cualquier tipo de cámara de aire (si se utiliza) o cualquier tipo de válvulas.

Los contrapesos de equilibrado de ruedas pueden retirarse, cambiarse o añadirse.

Se pueden utilizar rodamientos (de bolas, rodillos, cónicos,...) de cualquier tipo o marca Juntas y materiales de juntas.

Acabados de pintura y calcomanías de las superficies pintadas.

Se recomienda que las motocicletas sean equipadas con una luz roja en la parte superior del panel de instrumentos. Esta luz debe encenderse en el evento cuando la presión del aceite disminuya.

19.- MATERIALES Y ELEMENTOS DE FIJACIÓN

Los elementos de fijación originales pueden reemplazarse con elementos de cualquier material y diseño, pero el titanio no puede ser usado. La resistencia y el diseño deben ser iguales o superiores a la solidez del elemento de fijación estándar al que sustituyen.

Los elementos de fijación pueden taladrarse para recibir precintos de seguridad, pero las modificaciones con el objeto de aligerarlos no están autorizadas.

Las sujeciones de carenado pueden cambiarse por sujeciones de tipo rápido.

Los elementos de fijación en aluminio pueden utilizarse únicamente en lugares que no están en la estructura.

20.- EQUIPAMIENTO SUPLEMENTARIO DE LA MOTOCICLETA

Pueden añadirse equipamientos suplementarios que no se encuentren en la motocicleta homologada (por ejemplo, toma de datos, ordenadores, equipos de grabación,...)

La instalación de un sistema de transmisión de una señal entre el piloto y su equipo mediante infrarrojos (IR) por razones exclusivas de cronometraje está autorizada.

La instalación de un sistema GPS para calcular los tiempos y vueltas está permitido.

La telemetría no está autorizada

20.1.- Luz trasera de seguridad

Todas las motocicletas PUEDEN tener una luz roja en funcionamiento en la parte trasera del asiento, para ser usada durante las carreras en mojado o en las de baja condiciones de visibilidad.

La luz trasera de seguridad debe cumplir con lo siguiente:

- a) La dirección de la luz debe ser paralela a la línea central de la motocicleta (dirección de marcha) y debe ser claramente visible desde detrás, al menos 15 grados desde la izquierda o derecha de la línea central de la motocicleta.
- b) Será fijada de manera segura en la parte final del asiento/carenado y aproximadamente en la línea central de la motocicleta. En caso de disputa sobre la posición del montaje o la visibilidad de la luz trasera de seguridad la decisión del Director Técnico del CAV será final.
- c) La potencia/luminosidad debe ser equivalente a 10-15W (incandescente) o 3-5W (led)
- d) La luz debe poder ser encendida y apagada

21.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO



Para poder participar en cualquier competición del Campeonato Andaluz de Velocidad, es obligatorio estar provisto del siguiente equipamiento:

Casco: que deberá cumplir con las homologaciones para velocidad de la F.I.M. Solo cascos tipo “P”. No están permitidos los cascos de tipo “NP” o “J” (Cross, enduro o trial)

Indumentaria: que será de cuero de una sola pieza y con protecciones

Guantes: en material de cuero y que sean resistentes.

Botas: en material de cuero o equivalente.

Es obligatorio presentar el equipamiento en la verificación técnica.

Todo el equipamiento estará siempre en perfecto estado de uso durante la prueba, para garantizar la protección del piloto en caso de caída. No está permitido salir a pista con un equipamiento que esté roto o deteriorado, por caídas o desgastes.





REGLAMENTO TÉCNICO

CAMPEONATOS ANDALUCES DE VELOCIDAD

2014



CAMPEONATO DE ANDALUCÍA DE VELOCIDAD

CATEGORÍA:

OPEN 600



Síguelo en www.famotos.com **PREPARQUE** Digital



FEDERACIÓN ANDALUZA DE MOTOCICLISMO

INDICE

1.- GENERALIDADES

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CATEGORÍA

3.- MOTOR

- 3.1.- Cilindradas
- 3.2.- Cilindros
- 3.3.- Culata
- 3.4.- Árbol de Levas
- 3.5.- Piñones de Árbol de Levas
- 3.6.- Cigüeñal, Bielas y Pistones
- 3.7.- Bomba de Aceite
- 3.8.- Carters Motor y Tapas de Carters
- 3.9.- Embrague, Caja de Cambios y Transmisión

4.- CHASIS

5.- CARENADO

- 5.1.- Asiento
- 5.2.- Dorsales

6.- SUSPENSIONES

- 6.1.- Horquilla delantera
- 6.2.- Brazo de suspensión posterior o Basculante
- 6.3.- Amortiguador posterior

7.- RUEDAS

- 7.1.- Neumáticos

8.- FRENOS

9.- MANDOS

- 9.1.- Mandos de pie y estriberas
- 9.2.- Mandos manuales y manillar

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

- 10.1.- Depósito de combustible
- 10.2.- Sistemas de Inyección
- 10.3.- Alimentación de Carburante
- 10.4.- Caja de Aire
- 10.5.- Carburante





11.- SISTEMA ELÉCTRICO

11.1.- Encendido y Caja de Control

11.2.- Batería

11.3.- Alternador

12.- RADIADORES

13.- SISTEMA DE ESCAPE

14.- PESOS MÍNIMOS

15.- OBLIGACIONES

16.- SE PUEDE ELIMINAR

17.- DEBE MODIFICARSE

18.- SE PUEDE MODIFICAR O REEMPLAZAR

19.- MATERIALES Y ELEMENTOS DE FIJACIÓN

20.- EQUIPAMIENTO SUPLEMENTARIO DE LA MOTOCICLETA

20.1.- Luz trasera de seguridad

21.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO





1.- GENERALIDADES

Todas las motocicletas participantes en los Campeonatos de Andalucía de Velocidad de la clase especificada, estarán conformes con los presentes Reglamentos Técnicos. Todo lo que no esté especificado en estos Reglamentos se regirá por los Reglamentos Técnicos de la R.F.M.E. y F.I.M., en ese orden. En el caso de que no exista la categoría en cuestión en dichos reglamentos, se regirá por la decisión que tome el jurado de la prueba.

La decisión final de que una motocicleta cumple con lo establecido en los reglamentos o con la decisión del Jurado, es del Delegado Técnico de Velocidad de la F.A.M.

Solo se permitirá la verificación de una sola motocicleta por clase y piloto. En el caso de que una motocicleta, tras caída en los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Delegado Técnico de la F.A.M. podrá admitir la verificación de una segunda motocicleta.

En cualquier momento de la competición se podrá pasar verificaciones técnicas a cualquier motocicleta, para comprobar que cumple con el reglamento técnico, a requerimiento del Jurado de la Prueba, el Director de Carrera o el Delegado Técnico.

La sanción por no cumplir con el reglamento técnico, es la desclasificación o cambio de categoría de la motocicleta implicada. Se tendrá en cuenta si tras la carrera una motocicleta incumpliera el reglamento técnico a causa de una caída.

Las verificaciones técnicas se pasaran con la moto a punto para correr, con la excepción de los neumáticos.

Las motos se dejarán en el parque cerrado posterior a una carrera, con un caballete que las mantenga en pie por si solas.

Todo aquello que no está autorizado y precisado en este reglamento está totalmente prohibido, incluidos partes o sistemas de la motocicleta.

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CATEGORÍA

Las motocicletas admitidas en la categoría OPEN 600 son:

- MOTO 2: Motocicletas con chasis prototipo y motor de producción.
- SUPERSPORT: Motocicletas de producción disponibles en el mercado.

3.- MOTOR

En Moto 2 se admiten motores de cualquier fabricante.

Ningún otro cambio que no esté precisado en este artículo está permitido.

3.1.- Cilindradas

Moto2: Superior a 400c.c. y hasta 600c.c. en 4 tiempos y 4 cilindros.

Supersport: Superior a 400c.c. y hasta 600c.c. en 4 tiempos y 4 cilindros.
Superior a 500c.c. y hasta 675c.c. en 4 tiempos y 3 cilindros.
Superior a 600c.c. y hasta 750c.c. en 4 tiempos y 2 cilindros.

La cilindrada debe mantenerse igual a la de la homologación. No están autorizados ni el rectificado ni la modificación de la carrera para conseguir el límite de la cilindrada.

Se autoriza a correr en esta categoría la Kawasaki 636 cc





3.2.- Cilindros

Los cilindros deben mantenerse igual que los homologados.

Sólo se autorizan las modificaciones siguientes:

La superficie del lado plano de apoyo de la culata puede mecanizarse para permitir el ajuste de la relación de compresión o aplanar para reparar una deformación de la superficie de la camisa del cilindro.

Los materiales homologados y las piezas coladas para los cilindros deben utilizarse. El acabado de superficie de la camisa debe mantenerse igual que el de la motocicleta homologada. El acabado de la superficie del diámetro del cilindro debe ser como el homologado.

3.3.- Culata

Moto 2:

La junta culata puede ser cambiada.

Se autoriza eliminar la válvula anti retorno "Pair"

Supersport:

La culata debe ser la homologada.

Se permiten las siguientes modificaciones:

Fresado y bruñido de la culata, normalmente asociados al reglaje.

Los muelles de las válvulas así como los retenedores de los muelles de las válvulas pueden sustituirse o modificarse. El peso de los retenedores de los muelles de las válvulas debe ser igual o mayor al original.

La relación de compresión es libre. Los balancines (si los hay) deben mantenerse como los homologados (materiales y dimensiones)

Las válvulas pueden cambiarse o modificarse, pero el diámetro máximo y peso mínimo deben ser iguales a los del modelo homologado. Las motocicletas en las que están homologadas válvulas de titanio están autorizadas a utilizarlas.

Los asientos de las válvulas deben ser los homologados. Se autorizan modificaciones.

Las guías de las válvulas deben mantenerse igual que las homologadas. Se autorizan modificaciones en la zona de conducción del canal.

Los muelles de las válvulas pueden cambiarse.

3.4.- Árbol de Levas

Moto 2:

Se mantendrá el sistema de distribución igual al homologado.

Supersport:

El sistema de distribución debe mantenerse igual al homologado. El tiempo de apertura es libre, pero el recorrido debe ser igual al del modelo homologado

El dispositivo para el reglaje de la tensión de la cadena o de la correa dentada del árbol de levas es libre.

3.5.- Piñones de Árbol de Levas

Los piñones de los árboles de levas y los tornillos que lo soportan pueden modificarse o reemplazarse para permitir una separación en la distribución





3.6.- Cigüeñal, Bielas y Pistones

El cigüeñal debe mantenerse igual que el homologado, sin modificaciones. El bruñido y aligeramiento no están autorizados. La modificación del o de los volante/s motor no está autorizada.

Las bielas deben mantenerse igual que las homologadas. No está autorizado ningún bruñido ni aligeramiento.

Los pistones deben mantenerse igual que los homologados. No está autorizado ningún bruñido ni aligeramiento.

Los aros de pistón deben mantenerse igual que los homologados. No se autoriza ninguna modificación.

Los ejes de pistón y los clips deben mantenerse igual que los homologados. No se autoriza ninguna modificación

3.7.- Bomba de Agua y Aceite

El filtro de aceite puede cambiarse o eliminarse

La bomba de aceite puede modificarse o cambiarse. Los tubos de aceite pueden modificarse o reemplazarse. Los racores de aceite bajo presión, si son sustituidas, deben estar fabricados en metal reforzado y tener tapones matrizados o fileteados. Las partes internas de la bomba de agua pueden cambiarse o modificarse. La relación de conducción puede cambiarse. La apariencia exterior debe mantenerse igual que la homologada.

3.8.- Carters motor

Supersport:

Los carters motor deben mantenerse igual a los homologados. No se autoriza ninguna modificación (incluyendo la pintura, el pulido y el aligeramiento)

Las tapas laterales pueden ser alteradas, modificadas o reemplazadas. Si se alteran o modifican, la tapa debe tener al menos la misma resistencia de impacto que la original. Si se reemplaza, la tapa debe estar hecha del material del mismo peso o superior y el peso total de la tapa no debe ser inferior que la original.

Los carters motor caja de cambio, de encendido, de embrague y del alternador pueden protegerse por medios suplementarios, ya sea mediante tapaderas de protección fabricadas en acero inoxidable o en compuesto de carbono/Kevlar®

En los carters de embrague en seco pueden hacerse agujeros para permitir una refrigeración suplementaria.

Moto 2 y Supersport:

Es obligatorio el uso de protectores para las tapas de carter de motor, que contengan aceite y puedan entrar en contacto con la pista en una caída. Estos protectores, deberán estar debidamente anclados y serán de un material lo más resistente posible a la abrasión del asfalto (recomendable material compuesto: carbono, kevlar, etc., con un espesor mínimo de 2mm.)

Los tapones de llenado y vaciado de aceite de motor, caja de cambios y/o transmisión, se precintaran, para evitar que se aflojen y que se vierta aceite a la pista.

3.9.- Embrague, caja de cambios y transmisión

Moto 2:





La campana de embrague puede cambiarse.

Se autoriza a cambiar o modificar la tapa del embrague.

Están autorizados los sistemas externos de cambio rápido de velocidades. (Cableado y potenciómetro incluidos)

Supersport:

La campana de embrague puede reforzarse.

Moto 2 y Supersport:

El tipo de embrague (en baño de aceite) y su mando (por cable) deben mantenerse. Todos los discos de embrague pueden reemplazarse. Los muelles de embrague pueden cambiarse.

Los embragues de origen pueden modificarse con sistema de deslizamiento limitado en la transmisión (tipo anti-patinaje).

Pueden ser sustituidos por embragues no originales con sistema de deslizamiento limitado en la transmisión (tipo anti-patinaje).

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

Se pueden modificar el piñón de salida de caja, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas.

Otras modificaciones a la caja de cambio o el mecanismo de cambio no están autorizadas.

Es obligatorio tener puesta una tapa protectora en el piñón de ataque, por seguridad.

Es obligatorio el montaje del dispositivo “aleta de tiburón”, en la parte inferior del basculante, como máximo a 5cm del plato de transmisión secundaria, por seguridad.

4.- CHASIS

Moto 2:

El chasis será un prototipo, diseñado y construido siguiendo las normas técnicas del FIM Grand Prix. El chasis, basculante, depósito de combustible, asiento y carenado/colín, no pueden provenir de una motocicleta de producción; deben ser prototipos.

Supersport:

Hay que presentar en las verificaciones técnicas la ficha técnica de la motocicleta.

El chasis debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

Se pueden realizar agujeros en el chasis solo para fijar piezas aprobadas. (Ejemplo: amortiguador de dirección, soportes de carenados)

Los laterales del chasis pueden protegerse con un recubrimiento en material compuesto. Estas protecciones deberán tener la forma del chasis.

Nada puede añadirse ni retirarse del chasis.

Los soportes y las placas soporte motor deben ser los producidos originalmente por el fabricante para la motocicleta homologada.





La parte trasera del chasis (sub-chasis) debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

Se pueden añadir soportes de asiento suplementarios, pero no puede eliminarse ninguno. Los tipos de pintura no son restrictivos, pero el pulido del chasis o de la parte trasera del chasis (sub-chasis) no está autorizado.

Moto 2 y Supersport:

Para que no se dañe el chasis en las caídas, se puede instalar dos topes como máximo, uno a cada lado del chasis con las siguientes características:

- Deberán terminar en un material resistente a la abrasión y que no desprenda chispas al contacto con el asfalto, como por ejemplo teflón o plástico.
- La parte final tendrá que ser redondeada sin aristas y tener un diámetro mínimo de 30 mm. y máximo de 76 mm.
- No sobresalir más de 30 mm. del carenado que hay desde la vertical del tope hacia delante y que esté a una distancia máxima de 15 cm. Si el carenado que está delante del tope está a más de 15cm este no podrá sobresalir nada desde este carenado, mirando la moto de frente.
- No podrán instalarse estas protecciones en el área de los reposapiés.

5.- CARENADO

Moto 2:

El carenado, asiento y colín deben ser prototipos.

Supersport:

Se permite el cambio de todo el carenado, pero manteniendo el aspecto exterior de la motocicleta de origen.

Los soportes del carenado pueden modificarse o reemplazarse.

El guardabarros delantero puede desplazarse para aumentar el espacio libre con el neumático.

Se podrá sustituir la araña del carenado superior.

Moto 2 y Supersport:

El carenado inferior o quilla, tendrá que ser capaz de retener 5lts. de líquido como mínimo, en caso de incidente en el motor; dicho carenado deberá incluir, al menos, 1 orificio de 25mm, situado en la parte delantera del mismo. Este agujero debe permanecer cerrado mediante un tapón en caso de pista seca y debe estar abierto en condiciones de mojado.

Las motocicletas se presentarán a la verificación técnica con la quilla desmontada, para comprobar los precintos de vaciado de aceite bajo el motor.

Ninguna parte del carenado o de la motocicleta podrá sobresalir sobre una línea tangente, trazada verticalmente detrás del neumático trasero y delante del neumático delantero.

Será obligatorio utilizar guardabarros delantero.

5.1.- Asiento





Supersport:

El armazón y la guarnición del asiento pueden reemplazarse por piezas de apariencia similar a aquellas originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada. Se permite la utilización de materiales en compuestos de carbono.

La parte superior trasera del asiento puede modificarse para hacer un asiento monoplaça.

Se pueden realizar agujeros en el asiento o el colín para permitir una mayor refrigeración. Los agujeros mayores de 10mm deben cubrirse con una telilla metálica o una maya fina. La maya debe estar pintada del mismo color que el material que la rodea.

El asiento monoplaça debe entonces incluir las placas porta número trasero.

La apariencia vista desde delante o desde atrás, así como el perfil deben ser conformes a la forma homologada.

Todos los bordes expuestos (vivos) deben redondearse.

5.2.- Dorsales

Cada motocicleta deberá estar dotada con tres placas porta números, con medidas mínimas de 285x235mm.

La placa frontal deberá estar centrada en el carenado ó en caso de interferir una toma de aire central, ligeramente desplazada pero siempre para que la placa sea más visible por el lado donde esté situado el Cronometraje. Las placas traseras en ningún caso pueden estar colocadas de forma que el piloto en su postura de manejo de la motocicleta pueda interferir en la correcta visión de los números. Estas placas han de estar colocadas en el colín trasero.

En el caso de motos con colín muy puntiagudo, se autoriza el montaje de una placa en la parte superior y los números del, TAMAÑO DE LOS DELANTEROS, colocados con la parte superior del número hacia el piloto.

Las dimensiones mínimas de los números son:

	PLACA DELANTERA	PLACA TRASERA
ALTURA	160mm	120mm..
ANCHO	80 mm.	60 mm.
ANCHO DEL TRAZO	25 mm.	25 mm.
ESPACIO ENTRE CIFRAS	20 mm.	20 mm.

Deberán dejarse un espacio libre, como mínimo, de 20mm alrededor de los números, en el cual se vea el fondo del dorsal.

Los colores de los dorsales para la categoría son:

	FONDO	NÚMERO
OPEN 600	Blanco	Negro

6.- SUSPENSIONES

Moto 2:





Están prohibidos aquellos sistemas de suspensión activos o semi-activos y /o controles electrónicos de cualquier aspecto de la suspensión, incluyendo aquellos que controlen la altura del piloto.

Supersport:

Si de origen las suspensiones electrónicas son usadas, ellas deben ser completamente de origen (cualquier parte mecánica o electrónica deben mantenerse como la homologada).

El sistema electrónico de origen debe funcionar convenientemente en caso de error eléctrico/electrónico si no, no puedes estar homologado para las competiciones FIM.

6.1.- Horquilla delantera

Supersport:

Las horquillas deben mantenerse igual que las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.

Las partes internas Standard de origen de las horquillas pueden modificarse. Ningún sistema de suspensión de recambio o prototipo controlado electrónicamente puede ser usado.

Pueden instalarse equipos (kits) de amortiguación o válvulas provenientes del servicio post-venta.

Los muelles de la horquilla pueden remplazarse.

Las juntas contra el polvo se pueden modificar, cambiar o retirar si la horquilla está completamente protegida.

Los taponos de horquilla pueden modificarse o remplazarse con el fin de permitir el reglaje externo.

Los acabados de superficie originales de los tubos y de las botellas pueden cambiarse. Se autorizan tratamientos suplementarios de las superficies.

Las "T" de horquilla, platina (s) superior (es), y cualquier puente de unión deben mantenerse igual a las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.

6.2.- Brazo de suspensión posterior o Basculante

Moto 2:

El basculante será un prototipo o puede provenir de motocicletas de serie del mercado actual.

Supersport:

El brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual que el producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

Cualquier articulación del brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

El sistema de tensión de cadena puede modificarse o cambiarse.

Los soportes para el caballete de la rueda posterior pueden añadirse al basculante por medio de soldadura o fijados mediante pernos. Los soportes tienen que tener los bordes redondeados (de amplio radio). Los tornillos de fijación deben hundirse. Se puede añadir al brazo oscilante un sistema de puntos de anclaje que sirva para mantener en su sitio a las pinzas de los frenos posterior.

6.3.- Amortiguador posterior





Supersport:

La unidad de la suspensión posterior puede cambiarse o modificarse. Los anclajes de origen del cuadro y de la suspensión posterior deben mantenerse igual a los homologados.

El o los amortiguador/es de la suspensión posterior pueden cambiarse. Ningún sistema de suspensión de recambio o prototipo controlado electrónicamente puede ser usado.

El conjunto director de la suspensión posterior (articulaciones, bieletas, etc.) debe mantenerse igual que el originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada.

7.- RUEDAS

Moto 2:

Solo se permite las siguientes medidas en las llantas:

Delantera: 3,75" de ancho x 17" de diámetro.

Trasera: 6,00" de ancho x 17" de diámetro.

No están permitidas las llantas construidas con materiales compuestos (incluido la fibra de carbono reforzada, fibra de cristal reforzada y similar)

Supersport:

Las llantas deben mantenerse igual, tanto en diámetro como en anchura, a las originalmente producidas por el fabricante en el momento de la venta por la red de concesionarios y agentes para la motocicleta homologada.

El mando del cuenta kilómetros puede retirarse y reemplazarse por un separador de rueda (casquillo,...)

Si la rueda posterior incluye un sistema de amortiguación de transmisión, este último deberá mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

Los ejes o pasadores delantero y trasero deben mantenerse igual que los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada.

7.1.- Neumáticos

La marca y modelo de los neumáticos es de libre elección

La profundidad del perfil para los neumáticos rallados debe ser de al menos 2,5mm en toda la anchura de la banda de rodamiento del neumático durante la verificación antes de la carrera.

Los neumáticos de lluvia deben ser totalmente de molde. Los neumáticos recortados a mano están prohibidos. Los neumáticos de lluvia deben llevar la indicación "Not for Highway Use" ó "NHS".

Se prohíbe cualquier modificación o tratamiento (corte, rayado,...)

El uso de generador de corriente, para suministrar energía a los calentadores en la parrilla, está permitido.

8.- FRENOS

Moto 2:





Los discos de freno deben estar realizados en aleación de acero. Queda totalmente prohibida la utilización de discos de carbono y compuesto cerámicos. El resto del sistema es libre

Supersport:

Los discos de frenos delantero y posterior pueden cambiarse pero deben mantener las pinzas, su anclaje original y el montaje original. Sin embargo, el diámetro exterior y el sistema de ventilación, deben mantenerse igual que los originales. Los discos ventilados interiormente no están autorizados.

Los soportes de los discos de frenos pueden cambiarse, pero deben mantener la misma separación y el mismo tipo de montaje en las ruedas.

Los discos de frenos de sustitución deben ser en material férrico.

Las pinzas de los frenos delantero y posterior al igual que todos sus puntos de fijación (es) y todas las piezas de anclaje deben mantenerse igual a las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.

La bomba delantera puede cambiarse

La bomba posterior debe mantenerse igual a la originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada.

Los latiguillos de los frenos hidráulicos delantero y posterior pueden cambiarse. El depósito del líquido de frenos puede reemplazarse o cambiarse de posición. Pueden utilizarse conectores rápidos. La separación de los latiguillos para las dos pinzas de los frenos delanteros debe hacerse por encima de la "T" de la horquilla inferior (triple brida interior).

Las pastillas de los frenos delantero y posterior pueden cambiarse. Los pasadores de los frenos delantero y posterior pueden cambiarse. Los pasadores de las pastillas de freno pueden modificarse por un tipo de cambio rápido.

No se autorizan conductos suplementarios de aire.

9.- MANDOS

9.1.- Mandos de pie y estriberas

Supersport:

Los reposa pies y mandos al pie pueden cambiarse de sitio pero los soportes deben montarse en el cuadro en los puntos de fijación de origen.

Los reposa pies pueden montarse fijos o de manera abatible pero en este caso deberán incluir un dispositivo que los devuelva automáticamente a la posición normal.

El extremo de cada reposa pie debe acabar en un radio esférico pleno y del mismo diámetro que el reposa pies.

Los reposa pies metálicos no abatibles deben acabar con un tapón en aluminio, plástico, Teflón® o cualquier otro material equivalente, fijado de forma permanente.

9.2.- Mandos manuales y manillar

Supersport:

Los manillares, el conjunto de acelerador/manetas, con sus cables correspondientes y mandos manuales pueden reemplazarse (no se incluye en esto la bomba del freno). Se podrá instalar un regulador para la leva del freno.

Los manillares y los mandos manuales pueden desplazarse.





Los relojes pueden ser cambiados o retirados pero el interruptor (de contacto) del arranque eléctrico debe estar colocado en el manillar.

Moto 2 y Supersport:

Los extremos del manillar o semimanillares tendrán que terminar siempre en un tope redondeado de un material resistente a las caídas. Está prohibido el uso de materiales duros, como el hierro o el acero, para evitar dañar el asfalto y que se produzcan chispas.

Se puede instalar un amortiguador de dirección, sin que este modifique el ángulo de giro de la motocicleta.

Es obligatorio la instalación de un pulsador de pare colocado en el manillar.

El puño del gas debe volver a su posición de descanso libremente. Está permitido sustituirlo por uno de accionamiento rápido, con sistema de doble cable

Las magnetas deben terminar siempre en una bola de 9 mm de diámetro como mínimo.

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

10.1.- Depósito de combustible

Moto 2:

El diseño y la construcción del depósito de combustible es libre, siguiendo las directrices de las normas de Grandes Premios, Art. 2.6. No existen restricciones de capacidad.

Las fijaciones de los conductos de combustible deben mantenerse originales. No obstante se permiten conectores rápidos en dichos conductos.

Supersport:

El depósito debe ser el original producido por el fabricante, para la motocicleta homologada.

Moto 2 y Supersport:

Todos los depósitos de combustible deben llenarse completamente de una Mouse de elemento de carburante (explosafe o similar), para evitar que se produzcan gases en el interior y que en caso de caída haya explosión.

El tapón **podrá ser** sustituido por uno estanco, **preferiblemene** roscado y sin cerradura.

10.2.- Sistemas de Inyección

Moto 2:

Los inyectores deben ser unidades Standard iguales a los del fabricante de la motocicleta.

Los pabellones venturi (cuerpos de admisión) pueden modificarse o remplazarse con relación a aquellos montados por el fabricante en la motocicleta homologada.

Las mariposas de gas no pueden ni cambiarse, ni modificarse.

No se autoriza el enfriamiento artificial del carburante.

No se autoriza la modificación del regulador de presión. Pueden ser eliminados el soporte, la aguja y el flotador de la bomba original de gasolina pueden ser eliminados.





Supersport:

Los cuerpos de admisión deben ser unidades Standard iguales a los del modelo homologado.

Los aislantes de los cuerpos de admisión pueden modificarse.

Los inyectores deben ser unidades Standard iguales a los del modelo homologado.

Los pabellones venturi (trompas de admisión) **si** pueden modificarse o remplazarse con relación a aquellos montados por el fabricante en la motocicleta homologada.

Las trompas de admisión de aire (pabellones venturi) de longitud variable durante el funcionamiento del motor no están autorizadas en los sistemas de inyección.

Las mariposas de gas no pueden ni cambiarse, ni modificarse.

No se autoriza ninguna modificación de la bomba de gasolina o del regulador de presión.

La (s) EPROM (ordenador electrónico de programación, también llamado chip EPROM) puede (pueden) ser cambiado (s).

Se autoriza la utilización del sistema de memoria flash (flash RAM) para modificar la cartografía de base del sistema de inyección.

10.3.- Alimentación de Carburante

Supersport:

Los conductos de gasolina pueden remplazarse. Pueden utilizarse conectores rápidos (quick connectors) o conectores rápidos de freno.

Los vaporizadores de salida al aire pueden remplazarse. Pueden añadirse filtros de carburante.

El grifo de gasolina debe permanecer tal como el originalmente producido por el fabricante.

10.4.- Caja de Aire

Moto 2:

La caja de aire debe mantenerse igual que la originalmente producida por el fabricante de la motocicleta, incluyendo los inyectores secundarios. El elemento filtrante puede suprimirse o remplazarse.

Los tubos de drenaje o de aspiración deben estar cerrados (precintados).

Todas las motocicletas deben estar provistas de un sistema de reciclado cerrado. La aspiración de aceite debe estar conectada y descargarse en la caja de aire.

Solo puede ser usado el airbox de la motocicleta homologada. Ninguna modificación, alteración o añadido a esta caja de filtro de aire está permitida, excepto las descritas a continuación.

Los conductos de aire de entrada al airbox pueden ser cambiados para ajustarse al diseño del chasis.

Las cámaras de resonancia en la parte superior de la caja de filtro de aire (airbox) pueden ser eliminadas, junto a la tapa superior, o bien dejando esta tapa en su lugar. Podrán ser remplazadas por una placa plana. El volumen de la caja de filtro (airbox) desde el filtro hacia atrás, no podrá incrementarse respecto del original.

Si se monta una placa plana, el sensor de temperatura de aire original debe ser instalado en la placa en un lugar equivalente a la posición original.





Solo aire o la mezcla de aire/combustible está permitida entre el conducto de admisión y la cámara de combustión.

Todas las motocicletas deben estar provistas de un sistema de reciclado cerrado. La aspiración de aceite debe estar conectada y descargarse en la caja de aire.

Supersport:

La caja de aire debe mantenerse igual que la originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada.

El elemento filtrante puede suprimirse o remplazarse.

Todas las motocicletas deben estar provistas de un sistema de reciclado cerrado. La aspiración de aire del aceite debe estar conectada y descargarse en la caja de aire.

Los conductos de aire originales que van del carenado hasta la caja de aire pueden modificarse o remplazarse.

Los conductos de aire originales que entran en la caja de aire pueden modificarse o remplazarse

10.5.- Carburante

Solo se podrá utilizar gasolina sin plomo, según el reglamento R.F.M.E y F.I.M.

11.- SISTEMA ELÉCTRICO

11.1.- Encendido y Caja de Control (CDI)

Moto 2:

La unidad de control electrónico (ECU) es libre.

No están permitidos los sistemas de control de tracción.

Los sistemas de toma de datos son libres.

El motor de arranque se puede retirar.

Supersport:

La caja de control de encendido (CDI) puede modificarse o cambiarse.

Pueden añadirse haces eléctricos suplementarios.

El corte de los haces eléctricos está autorizado.

11.2.- Batería

Supersport:

Las dimensiones y el tipo de batería pueden cambiarse y desplazarse. Pueden añadirse baterías suplementarias.

11.3.- Alternador

Supersport:

El generador (alternador) puede modificarse, retirarse o remplazarse.

El arranque eléctrico tiene que poner en marcha el motor durante la manifestación y hasta el final del tiempo para presentación de reclamación haya finalizado El motor debe arrancar y funcionar a partir de que el arranque deja de utilizarse.

12.- RADIADORES





Moto 2:

El diseño y construcción del sistema de refrigeración es libre. Los manguitos y accesorios pueden ser cambiados para realizar el diseño de los radiadores.

El intercambiador original agua/aceite es obligatorio, y la adición de radiadores de aceite no está permitido.

Supersport:

El radiador puede cambiarse únicamente si puede fijarse en el lugar estándar y que no exija ninguna modificación del cuadro principal o en la apariencia externa de los carenados.

Las modificaciones al radiador de aceite existente están autorizadas únicamente si ello no exige ninguna modificación en el cuadro principal o en la apariencia externa de los carenados. Un intercambiador de calor (aceite/agua) puede ser sustituido por un radiador de aceite.

Se puede colocar delante de los radiadores de aceite/agua una rejilla de protección. No se autorizan radiadores de aceite suplementarios.

Moto 2 y Supersport:

Solo está permitido el uso de agua en la refrigeración líquida, estando prohibido todo tipo de aditivos.

13.- SISTEMA DE ESCAPE

Moto 2:

El sistema de escape es de libre fabricación y elaboración, siguiendo las normas FIM en lo que a seguridad respecta.

Los sistemas de longitud variable en los escapes no están permitidos.

El límite de nivel sonoro para Moto2 será de un máximo de 115 dB, medido de manera estática a 5.500 r.p.m.

Supersport:

Los tubos y los silenciadores pueden modificarse o cambiarse. Los catalizadores pueden ser sustituidos o eliminados.

El número de la (s) salida (s) de escape final debe mantenerse igual que el homologado. La (s) salida (s) debe estar en el mismo lado que el modelo homologado.

Por razones de seguridad, los bordes de la (s) salida (s) del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes.

Proteger el sistema de escape no está autorizado, con la excepción de las partes próximas al pie del piloto y de las partes del carenado que deben protegerse del calor.

El límite de nivel sonoro para las Supersport es de 107 dB (con una tolerancia de 3dB al finalizar la carrera)

Las RPM para realizar el control de ruido son:

Cilindrada	1 Cilindro	2 Cilindros	3 Cilindros	4 Cilindros
600 cc.	5000 rpm	5500 rpm	6500 rpm	7000 rpm
750 cc.	5000 rpm	5500 rpm	6000 rpm	7000 rpm





14.- PESOS MÍNIMOS

Moto 2:

El peso mínimo será de 140kg

Supersport:

600cc, 4 cilindros: 160kg

675cc, 3 cilindros: 162kg

750cc, 2 cilindros: 166kg

Se admite una tolerancia de 1kg, después de la carrera.

15.- OBLIGACIONES

Supersport:

Se tendrá que eliminar o desmontar en el caso de llevar: retrovisores, faro, piloto trasero, intermitentes, caballete central y pata de cabra, matrícula y su soporte siempre que sea metálico y no esté situada en el guardabarros trasero, soporte de casco y cajas de herramientas.

Por circunstancia de estética está permitido no eliminar el faro y piloto trasero, pero tendrá que taparse y pegarse en su totalidad con cinta americana.

Moto 2 y Supersport:

Es obligatorio llevar instalado al menos 1 depósito de 250 c.c. como mínimo, para todos los sobrantes y/o respiraderos de: Depósito, Radiador y Carburador. Dicho depósito será estanco y preparado para que no vierta su contenido en la pista. El depósito tiene que estar completamente vacío cada vez que la motocicleta salga a la pista. Está prohibido que dichos respiraderos y sobrantes acaben o descarguen en la quilla o caja de aire.

16.- SE PUEDE ELIMINAR

Supersport:

Instrumentos y soportes de instrumentos y cables asociados a los mismos.

Dispositivos de control de emisión (anti contaminación) en el interior o alrededor de la caja de aire (sensores O2, dispositivos de inyección de aire).

Cuenta vueltas, Cuenta kilómetros y separadores de rueda.

Ventilador de radiador e hilos de alimentación.

El protector de cadena siempre y cuando no esté incorporado al guardabarros.

Pernos de los accesorios de la parte trasera del cuadro.

17.- DEBE MODIFICARSE

Supersport:

Las bombas de gasolina eléctricas deben estar equipadas de un corta circuito que funcionará automáticamente, a partir del momento en que la moto se para y se cae. Este corta-circuitos debe desactivar la bomba de gasolina y el sistema de encendido en el margen de un segundo.

Un dispositivo de control de corta-circuito automático debe instalarse , con el fin de que sea controlable durante las verificaciones técnicas.

Los tornillos y bulones del (de los) filtro(s) de aceite(s) externo(s) que forman parte del circuito de lubricación de aceite deben estar provistos de un hilo de seguridad.





Todas las motocicletas deben de estar provistas de un sistema de reciclaje cerrado. Los aspiradores de aceite deben estar conectados y vaciarse en la caja de aire.

Cuando una máquina está provista de tubos de aspiración o de drenaje, estos últimos deben funcionar por las salidas existentes. El sistema de reciclaje cerrado de origen debe mantenerse, ningún escape atmosférico directo está autorizado.

Cuando una máquina está provista de aspiradores de aceite, la salida de estos debe hacerse en un recuperador que debe ser de fácil acceso y que debe vaciarse antes de la salida de la carrera.

El radiador de aceite no puede montarse encima del o en el guardabarros posterior. La capacidad mínima del recuperador para los aspiradores de la caja de cambios será de 250cc y de 500cc para los aspiradores del motor.

18.- SE PUEDE MODIFICAR O REEMPLAZAR

Supersport:

Se puede utilizar cualquier tipo de lubricante, líquido de freno o de suspensión.

Se puede utilizar cualquier tipo de bujías y capuchones de bujías.

Se puede utilizar cualquier tipo de cámara de aire (si se utiliza) o cualquier tipo de válvulas.

Los contrapesos de equilibrado de ruedas pueden retirarse, cambiarse o añadirse.

Se pueden utilizar rodamientos (de bolas, rodillos, cónicos, ...) de cualquier tipo o marca Juntas y materiales de juntas.

Acabados de pintura y calcomanías de las superficies pintadas.

Se recomienda que las motocicletas sean equipadas con una luz roja en la parte superior del panel de instrumentos. Esta luz debe encenderse en el evento cuando la presión del aceite disminuya.

19.- MATERIALES Y ELEMENTOS DE FIJACIÓN

Moto 2:

Los materiales de construcción deben cumplir con el Art. 2.7.10 Reglamento Técnico de la F.I.M. del Campeonato del Mundo de Velocidad.

Supersport:

Los elementos de fijación standard pueden reemplazarse por elementos de fijación de cualquier material y tipo.

Los elementos de fijación en aluminio pueden utilizarse únicamente en lugares que no están en la estructura.

Los elementos de fijación en titanio pueden utilizarse en lugares de la estructura, pero su solidez y el tipo deben ser iguales o superiores a la solidez del elemento de fijación standard al que sustituyen.

Los elementos de fijación especiales en acero pueden utilizarse en lugares de la estructura, pero la solidez y el tipo deben ser iguales o superiores a la solidez del elemento de fijación Standard al que sustituyen.

Los elementos de fijación pueden taladrarse para recibir precintos de seguridad, pero las modificaciones con el objeto de aligeramiento no están autorizadas.

Las sujeciones de carenado pueden cambiarse por sujeciones de tipo rápido.





20.- EQUIPAMIENTO SUPLEMENTARIO DE LA MOTOCICLETA

Supersport:

Pueden añadirse equipamientos suplementarios que no se encuentren en la motocicleta homologada (por ejemplo, toma de datos, ordenadores, equipos de grabación, ...).

La instalación de un sistema de transmisión de una señal entre el piloto y su equipo mediante infrarrojos (IR) por razones exclusivas de cronometraje está autorizada.

La instalación de un sistema GPS para calcular los tiempos y vueltas esta permitido.

La telemetría no está autorizada.

20.1.- Luz trasera de seguridad

Todas las motocicletas PUEDEN tener una luz roja en funcionamiento en la parte trasera del asiento, para ser usada durante las carreras en mojado o en las de baja condiciones de visibilidad.

La luz trasera de seguridad debe cumplir con lo siguiente:

- La dirección de la luz debe ser paralela a la línea central de la motocicleta (dirección de marcha) y debe ser claramente visible desde detrás, al menos 15 grados desde la izquierda o derecha de la línea central de la motocicleta.
- Será fijada de manera segura en la parte final del asiento/carenado y aproximadamente en la línea central de la motocicleta. En caso de disputa sobre la posición del montaje o la visibilidad de la luz trasera de seguridad la decisión del Director Técnico del CAV será final.
- La potencia/luminosidad debe ser equivalente a 10-15W (incandescente) o 3-5W (led)
- La luz debe poder ser encendida y apagada

21.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO

Moto 2 y Supersport:

Para poder participar en cualquier competición del Campeonato Andaluz de Velocidad, es obligatorio estar provisto del siguiente equipamiento:

Casco: que deberá cumplir con las homologaciones para velocidad de la F.I.M. Solo cascos tipo "P". No están permitidos los cascos de tipo "NP" o "J" (Cross, enduro o trial)

Indumentaria: que será de cuero de una sola pieza y con protecciones

Guantes: en material de cuero y que sean resistentes.

Botas: en material de cuero o equivalente.

Es obligatorio presentar el equipamiento en la verificación técnica.

Todo el equipamiento estará siempre en perfecto estado de uso durante la prueba, para garantizar la protección del piloto en caso de caída. No está permitido salir a pista con un equipamiento que esté roto o deteriorado, por caídas o desgastes.





REGLAMENTO TÉCNICO

CAMPEONATOS ANDALUCES DE VELOCIDAD

2014



CATEGORÍA:

TRAIL



Síguelo en www.famotos.com **PREPARQUE** Digital



FEDERACIÓN ANDALUZA DE MOTOCICLISMO

INDICE

1.- GENERALIDADES

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE

3.- MOTOR

- 3.1.- Cilindradas
- 3.2.- Cilindros
- 3.3.- Carters motor
- 3.4.- Embrague, caja de cambios y transmisión

4.- CHASIS

5.- CARENADO

- 5.1.- Asiento
- 5.2.- Dorsales

6.- SUSPENSIONES

- 6.1.- Horquilla delantera
- 6.2.- Brazo de suspensión posterior
- 6.3.- Amortiguador posterior

7.- RUEDAS

- 7.1.- Neumáticos

8.- FRENOS

9.- MANDOS

- 9.1.- Mandos de Pie y Estriberas
- 9.2.- Mandos Manuales y Manillares

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

- 10.1.- Depósito de combustible
- 10.2.- Carburador o Inyección
- 10.3.- Caja de aire
- 10.4.- Carburante

11.- ENCENDIDO Y CAJA DE CONTROL (CDI)

12.- RADIADORES

13.- SISTEMA DE ESCAPE





14.- PESOS MÍNIMOS

15.- OBLIGACIONES

16.- MATERIALES LIGEROS

17.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO

1.- GENERALIDADES

Todas las motocicletas participantes en los Campeonatos de Andalucía de Velocidad de la clase especificada, estarán conformes con los presentes Reglamentos Técnicos. Todo lo que no esté especificado en estos Reglamentos se regirá por los Reglamentos Técnicos de la R.F.M.E. y F.I.M., en ese orden. En el caso de que no exista la categoría en cuestión en dichos reglamentos, se regirá por la decisión que tome el jurado de la prueba.

La decisión final de que una motocicleta cumple con lo establecido en los reglamentos o con la decisión del Jurado, es del Delegado Técnico de Velocidad de la F.A.M.

Solo se permitirá la verificación de una sola motocicleta por clase y piloto. En el caso de que una motocicleta, tras caída en los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Delegado Técnico de la F.A.M. podrá admitir la verificación de una segunda motocicleta.

En cualquier momento de la competición se podrá pasar verificaciones técnicas a cualquier motocicleta, para comprobar que cumple con el reglamento técnico, a requerimiento del Jurado de la Prueba, el Director de Carrera o el Delegado Técnico.

La sanción por no cumplir con el reglamento técnico, es la desclasificación o cambio de categoría de la motocicleta implicada. Se tendrá en cuenta si tras la carrera una motocicleta incumpliera el reglamento técnico a causa de una caída.

Las verificaciones técnicas se pasaran con la moto a punto para correr, con la excepción de los neumáticos.

Las motos se dejarán en el parque cerrado posterior a una carrera, con un caballete que las mantenga en pie por si solas.

Todo aquello que no está autorizado y precisado en este reglamento está totalmente prohibido, incluidos partes o sistemas de la motocicleta.

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE

Las motocicletas admitidas serán de libre comercialización, provenientes del Mx, Enduro y Supermotard.

Categoría:

- TRAIL

3.- MOTOR

El original de la motocicleta con libre preparación.

3.1.- Cilindradas





Hasta: 550 c.c. en 2 y 4 tiempos.
No se admite tolerancia en la cilindrada.

3.2.- Cilindros

Solo se admite motocicletas monocilíndricas.

3.3.- Carters motor

Los tapones de llenado y vaciado de aceite de motor, caja de cambios y/o transmisión, además de los filtros de aceite externos, se precintaran, para evitar que se aflojen y que se vierta aceite a la pista.

3.4.- Embrague, caja de cambios y transmisión

Están autorizados los sistemas de cambio rápido de velocidades.

Es obligatorio tener puesta una tapa protectora en el piñón de ataque, por seguridad.

Es obligatorio el montaje del dispositivo “aleta de tiburón”, en la parte inferior del basculante, como máximo a 5cm del plato de transmisión secundaria, por seguridad.

4.- CHASIS

El chasis debe ser el de origen de la motocicleta.

Están prohibidos los refuerzos y modificaciones en chasis y basculante, a excepción de los necesarios para colocar un amortiguador de dirección y la “aleta de tiburón” en el basculante.

Está autorizado el cambio de tijas para permitir el cambio de la horquilla delantera.

Para que no se dañe el chasis en las caídas, se puede instalar dos tope como máximo, uno a cada lado del chasis con las siguientes características:

- Deberán terminar en un material resistente a la abrasión y que no desprenda chispas al contacto con el asfalto, como por ejemplo teflón o plástico.
- La parte final tendrá que ser redondeada sin aristas y tener un diámetro mínimo de 30mm. y máximo de 76mm.
- No sobresalir más de 30mm. del carenado que hay desde la vertical del tope hacia delante y que esté a una distancia máxima de 15cm. Si el carenado que está delante del tope está a más de 15cm este no podrá sobresalir nada desde este carenado, mirando la moto de frente.
- No podrán instalarse estas protecciones en el área de los reposapiés.

5.- CARENADO

Es obligatorio el montaje de una bandeja bajo el motor que tendrán que ser capaz de retener 1 litro de líquido como mínimo, en caso de incidente en el motor; dicha bandeja deberá incluir, al menos, 1 orificio de 25mm, situado en la parte delantera del





mismo. Este agujero debe permanecer cerrado mediante un tapón en caso de pista seca y debe estar abierto en condiciones de mojado. Las motocicletas se presentarán, a la verificación técnica, con la bandeja desmontada, para comprobar los precintos de vaciado de aceite bajo el motor.

Ninguna parte del carenado o de la motocicleta podrá sobresalir sobre una línea tangente, trazada verticalmente detrás del neumático trasero y delante del neumático delantero.

Será obligatorio utilizar guardabarros delantero.

5.1.- Asiento

Se autoriza a rebajar el acolchado original del asiento.

5.2.- Dorsales

Cada motocicleta deberá estar dotada con tres placas porta números, con medidas mínimas de 275x200mm.

La placa frontal deberá estar centrada en el carenado ó en caso de interferir una toma de aire central, ligeramente desplazada pero siempre para que la placa sea más visible por el lado donde esté situado el Cronometraje. Las placas traseras en ningún caso pueden estar colocadas de forma que el piloto en su postura de manejo de la motocicleta pueda interferir en la correcta visión de los números.

En el caso de motos con colín muy puntiagudo, se autoriza el montaje de una placa en la parte superior y los números del TAMAÑO DE LOS DELANTEROS, colocados con la parte superior del número hacia el piloto.

Las dimensiones mínimas de los números son:

	PLACA DELANTERA	PLACA TRASERA
ALTURA	140mm.	100mm.
ANCHO	80 mm.	80 mm.
ANCHO DEL TRAZO	25 mm.	25 mm.
ESPACIO ENTRE CIFRAS	20 mm.	15 mm.

Deberán dejarse un espacio libre, como mínimo, de 20mm alrededor de los números, en el cual se vea el fondo del dorsal.

Los colores de los dorsales para la categoría Trail son:

FONDO	NÚMERO
Rojo	Blanco

6.- SUSPENSIONES

6.1.- Horquilla delantera

De libre elección y preparación.

6.2.- Brazo de suspensión posterior

Está prohibido la sustitución o modificación del basculante estándar original de la motocicleta.





6.3.- Amortiguador posterior

De libre elección y preparación.

7.- RUEDAS

De libre elección.

Está permitido el uso de protectores de nylon en los extremos del eje para posibles caídas. Estos protectores deberán ser redondeados con un diámetro superior al del eje. No podrán sobresalir más de 20mm desde el final del eje.

7.1.- Neumáticos

La marca y modelo de los neumáticos son de libre elección.

La profundidad del perfil para los neumáticos rallados debe ser de al menos 2,5mm en toda la anchura de la banda de rodamiento del neumático durante la verificación antes de la carrera.

Los neumáticos de lluvia deben ser totalmente de molde. Los neumáticos recortados a mano están prohibidos. Los neumáticos de lluvia deben llevar la indicación "Not for Highway Use" ó "NHS".

Se prohíbe cualquier modificación o tratamiento (corte, rayado,...)

El uso de generador de corriente, para suministrar energía a los calentadores en la parrilla, está permitido.

8.- FRENOS

De libre elección y preparación. No está permitidos los discos de carbono.

9.- MANDOS

9.1.- Mandos de Pie y Estriberas

Los reposapiés deben tener extremidades redondeadas con un radio esférico o anchura mínima de 8mm. Estando prohibido salir a la pista con estriberas desgastadas que no cumplan con esta norma, por seguridad.

9.2.- Mandos Manuales y Manillares

Se autoriza su libre sustitución incluyendo puños, conmutadores é instrumentación.

La anchura máxima del manillar será de 850mm.

Los extremos del manillar tendrán que terminar siempre en un tope redondeado de un material resistente a las caídas. Está prohibido el uso de materiales duros, como el hierro o el acero, para evitar dañar el asfalto y que se produzcan chispas.

Se puede instalar un amortiguador de dirección, sin que este modifique el ángulo de giro de la motocicleta.

Los manillares deben estar equipados con una protección en la barra transversal. Los manillares sin esta barra la deberán colocar en el centro del mismo.

Es obligatorio la instalación de un pulsador de pare colocado en el manillar.

El puño del gas debe volver a su posición de descanso libremente. Está permitido sustituirlo por uno de accionamiento rápido, con sistema de doble cable





Las manetas deben terminar siempre en una bola de 9mm de diámetro como mínimo.

Se autoriza el uso de protectores de manetas.

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

10.1.- Depósito de combustible

Todos los depósitos de combustible deben llenarse completamente de una Mouse de elemento de carburante (explosafe o similar), para evitar que se produzcan gases en el interior y que en caso de caída haya explosión.

10.2.- Carburador o Inyección

Los carburadores o sistemas de inyección tendrán que ser los de serie. Solo está permitido el cambio de chiclés.

10.3.- Caja de aire

De libre elección y preparación.

10.4.- Carburante

Solo se podrá utilizar gasolina sin plomo, según el reglamento R.F.M.E y F.I.M.

11.- ENCENDIDO Y CAJA DE CONTROL (CDI)

De libre elección y preparación.

12.- RADIADORES

De libre elección y preparación.

Solo está permitido el uso de agua en la refrigeración líquida, estando prohibido todo tipo de aditivos y anticongelantes.

13.- SISTEMA DE ESCAPE

Se autoriza el cambio de escape por otro no original, debiendo cumplir con las normas R.F.M.E. y F.I.M.

El nivel sonoro máximo permitido es de 105 dB, medido a 4.500 r.p.m.

Se admite una tolerancia de 2 dB después de la carrera.

14.- PESOS MÍNIMOS

El peso mínimo de la motocicleta será de 110kg.

No se admite tolerancia ninguna en el peso.

15.- OBLIGACIONES

Se tendrá que eliminar o desmontar en el caso de llevar: retrovisores, faro, piloto trasero, intermitentes, caballete central y pata de cabra, matrícula y su soporte siempre que sea metálico y no esté situada en el guardabarros trasero; permitiéndose eliminar los circuitos eléctricos de estos.





Por circunstancia de estética está permitido no eliminar el faro y piloto trasero, pero tendrá que taparse y pegarse en su totalidad con cinta americana.

Es obligatorio llevar instalado al menos 1 depósito de 250c.c. como mínimo, para todos los sobrantes y/o respiraderos de: Depósito, Motor, Radiador y Carburador. Dicho depósito será estanco y preparado para que no vierta su contenido en la pista. El depósito tiene que estar completamente vacío cada vez que la motocicleta salga a la pista. Está prohibido que dichos respiraderos y sobrantes acaben o descarguen en la quilla o caja de aire. Está permitido que el respiradero de los gases internos del motor retorne directamente a la caja de filtro.

16.- MATERIALES LIGEROS

De forma general, está prohibido el uso de piezas especiales y tornillería de materiales ligeros como: carbono, titanio, etc., a excepción de lo permitido expresamente en algunos de los artículos del reglamento.

17.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO

Para poder participar en cualquier competición del Campeonato Andaluz de Velocidad, es obligatorio estar provisto del siguiente equipamiento:

Casco: que deberá cumplir con las homologaciones para velocidad de la F.I.M. Solo cascos tipo "P". No están permitidos los cascos de tipo "NP" o "J" (Cross, enduro o trial)

Indumentaria: que será de cuero de una sola pieza y con protecciones

Guantes: en material de cuero y que sean resistentes.

Botas: en material de cuero o equivalente.

Es obligatorio presentar el equipamiento en la verificación técnica.

Todo el equipamiento estará siempre en perfecto estado de uso durante la prueba, para garantizar la protección del piloto en caso de caída. No está permitido salir a pista con un equipamiento que esté roto o deteriorado, por caídas o desgastes.





CAMPEONATOS ANDALUCES DE VELOCIDAD

2014



CATEGORÍA:

OPEN INICIACIÓN pre moto3



Síguelo en www.famotos.com **PREPARQUE** Digital



FEDERACIÓN ANDALUZA DE MOTOCICLISMO

VER FINAL DEL DOCUMENTO

INDICE

1.- GENERALIDADES

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CATEGORÍA

3.- MOTOR

- 3.1.- Seguridad pasiva
- 3.2.- Cilindro y Cilindrada
- 3.3.- Culata
- 3.4.- Árbol de levas
- 3.5.- Cigüeñal
- 3.6.- Bielas
- 3.7.- Pistones
- 3.8.- Cilindro

3.9.- Bomba de aceite y conductos de aceite

3.10.- Embrague

3.11.- Caja de Cambios y Transmisión

3.3.- Caja de Cambios y Transmisión

4.- CHASIS

5.- CARENADO

5.1.- Dorsales

6.- SUSPENSIONES

- 6.1.- Horquilla delantera
- 6.2.- Brazo de suspensión posterior o Basculante
- 6.3.- Amortiguador posterior

7.- RUEDAS

7.1.- Neumáticos

8.- FRENOS





9.- MANDOS

- 9.1.- Mandos de pie y estriberas
- 9.2.- Mandos manuales y manillar

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

- 10.1.- Depósito de combustible
- 10.2.- Carburador
- 10.3.- Caja de Aire
- 10.4.- Carburante

11.- SISTEMA ELÉCTRICO

- 11.1.- Encendido
- 11.2.- Batería
- 11.3.- Alternador

12.- RADIADORES

13.- SISTEMA DE ESCAPE

14.- PESOS MÍNIMOS

15.- OBLIGACIONES

16.- MATERIALES LIGEROS

17.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO Y MECÁNICOS

18.- HOMOLOGACIONES

1.- GENERALIDADES

Todas las motocicletas participantes en los Campeonatos de Andalucía de Velocidad de la clase especificada, estarán conformes con los presentes Reglamentos Técnicos. Todo lo que no esté especificado en estos Reglamentos se regirá por los Reglamentos Técnicos de la R.F.M.E. y F.I.M., en ese orden. En el caso de que no exista la categoría en cuestión en dichos reglamentos, se regirá por la decisión que tome el jurado de la prueba.

La decisión final de que una motocicleta cumple con lo establecido en los reglamentos o con la decisión del Jurado, es del Delegado Técnico de Velocidad de la F.A.M.

Solo se permitirá la verificación de una sola motocicleta por clase y piloto. En el caso de que una motocicleta, tras caída en los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Delegado Técnico de la F.A.M. podrá admitir la verificación de una segunda motocicleta.

En cualquier momento de la competición se podrá pasar verificaciones técnicas a cualquier motocicleta, para comprobar que cumple con el reglamento técnico, a requerimiento del Jurado de la Prueba, el Director de Carrera, el Delegado Técnico de la F.A.M. o el Técnico de la prueba.





La sanción por no cumplir con el reglamento técnico, es la desclasificación o cambio de categoría de la motocicleta implicada. Se tendrá en cuenta si tras la carrera una motocicleta incumpliera el reglamento técnico a causa de una caída.

Las verificaciones técnicas se pasaran con la moto a punto para correr, con la excepción de los neumáticos. Las motos se dejarán en el parque cerrado posterior a una carrera, con un caballete que las mantenga en pie por si solas.

TODO LO QUE NO ESTÉ PERMITIDO ESPECIFICAMENTE EN ESTE REGLAMENTO, ESTÁ TOTALMENTE PROHIBIDO SU CAMBIO O SU MODIFICACIÓN.

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CATEGORÍA pre- moto 3

Las motocicletas admitidas serán de libre comercialización de **200 cc. Hasta 250 cc 4 tpo refrigerado por agua y con caja de cambio con un máximo 6 velocidades.**

3.- MOTOR

3.1.- Seguridad pasiva

Es aconsejable el uso de protectores para las tapas de carter de motor, que contengan aceite. Estos protectores, deberán estar debidamente anclados y serán de un material lo más resistente posible a la abrasión del asfalto (recomendable: carbono o kevlar, con un espesor mínimo de 2mm.)

Los tapones de llenado y vaciado de aceite de motor, caja de cambios y/o transmisión, se precintaran, para evitar que se aflojen y que se vierta aceite a la pista.

No se permite tapar ningún conducto del motor.

3.2.- Cilindrada y potencia máxima

La cilindrada máxima admitida será 250 cc

Se admite una tolerancia en la cilindrada del 1,5%, después de la carrera.

3.3.- Culata

Los conductos de admisión y escape del cilindro serán los originales del fabricante. No se autoriza el pulido o bruñido de los conductos.

Las válvulas, asientos de válvulas, guías de válvulas, muelles de válvulas y copelas (retenedores) de los muelles deben ser los originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada

La culata debe ser la originalmente producida por el fabricante del motor.

3.4.- Árbol de levas

El árbol de levas será el original del fabricante y no está permitida ninguna modificación.

Los piñones del árbol de levas será el original del fabricante.





**No se permite ninguna modificación en los piñones ni sus tornillos de sujeción.
El Los tiempos de la distribución se mantendrán como los originales.**

3.5.- Cigüeñal

No se permite ninguna modificación. Será el original del fabricante.

3.6.- Bielas.

Las bielas serán las originales del fabricante y está prohibido el aligeramiento y/o pulido

3.7.- Pistones

Se autoriza el cambio de pistones por marcas alternativas a la original, pero siempre con las mismas características que los originales.

Queda excluido el uso de pistones de alta compresión.

Los segmentos, pernos y clip son libres.

El peso mínimo del pistón será de 160 gr.

3.8.- Cilindro

El cilindro será el original del fabricante.

3.9.- Bomba de aceite y conductos de aceite

La bomba de aceite y los conductos de aceite serán los originales del fabricante.

3.10.- Embrague

Están permitidas las piezas del mercado de accesorios o embragues modificados.

El tipo de embrague (seco o en baño de aceite) y su mando (hidráulico o por cable) deben mantenerse igual que los homologados.

Pueden sustituirse los embragues por otros con sistemas de deslizamiento limitado en la transmisión (tipo anti-patinaje)

3.11.- Caja de Cambios y Transmisión

La caja de cambios será la homologada por el fabricante en todos sus componetes.

El número de velocidades será el homologado para cada modelo.

Adiciones a la selección o mecanismos de caja de cambios, tales como los sistemas de cambio rápido, está autorizado

En los motores derivados de enduro está autorizado el cambio de primario por el de los modelos de cross del mismo fabricante.

Es obligatorio tener puesta una tapa protectora en el piñón de ataque, por seguridad.





Es obligatorio el montaje del dispositivo “aleta de tiburón”, en la parte inferior del basculante, como máximo a 5cm del plato de transmisión secundaria, por seguridad.

4.- CHASIS

Siempre que las normas siguientes se cumplan, los constructores tienen la libertad de ser innovadores con lo que respecta a diseño, materiales (excepto el uso de titanio) y construcción total del chasis.

Los laterales del chasis pueden protegerse con un recubrimiento en material compuesto. Estas protecciones deberán tener la forma del chasis.

El sub-chasis debe ser de aleación de aluminio o de acero. No se permiten otros materiales. Los laterales del sub-chasis pueden protegerse con un recubrimiento en material compuesto. Estas protecciones deberán tener la forma del chasis.

5.- CARENADO

El empleo de fibras compuestas por carbono no está autorizado.

La anchura máxima de la carrocería no debe superar los 600 mm. La anchura del asiento o de la parte posterior de la motocicleta no puede ser superior a 450 mm (incluido tubo de escape)

El borde de la cúpula y los bordes de todas las partes expuestas (vivos) deben estar redondeados por motivos de seguridad.

La carrocería no debe extenderse más allá de una línea trazada verticalmente al eje de la rueda delantera y una línea trazada verticalmente en el borde posterior del neumático trasero. La suspensión debe estar completamente extendida cuando se toma la medida.

Los anclajes del carenado son libres, pero el uso de titanio y el carbono (o materiales compuestos similares) está prohibida.

Cuando se mira lateralmente, deber ser posible ver el piloto, sentado en una posición normal, con la excepción de los antebrazos. Ningún material transparente puede utilizarse para eludir las anteriores reglas.

Los alerones no están permitidos, salvo que sean parte integrante de la cúpula o el asiento, siempre y cuando no superen la anchura de los mismos.

Los dispositivos móviles aerodinámicos están prohibidos.

El carenado inferior o quilla, tendrá que ser capaz de retener 3lts. de líquido como mínimo, en caso de incidente en el motor; dicho carenado deberá incluir, al menos, 1 orificio de 25mm, situado en la parte delantera del mismo. Este agujero debe permanecer cerrado mediante un tapón en caso de pista seca y debe estar abierto en condiciones de mojado.

La motocicleta se presentará a la verificación técnica con quilla desmontada, para comprobar los precintos de vaciado de aceite bajo el motor.

Se permite la instalación de tornillería rápida para el desmontaje del carenado.





5.1.- Dorsales

Cada motocicleta deberá estar dotada con tres placas porta números, dos en el frontal y una en la zona d arriba del colín.

Las placas frontales deberán estar situadas una a cada lado de la cúpula. La placa trasera estará situada en la parte de arriba del colín, con el número de forma que se vea correctamente cuando miremos la moto desde detrás, es decir con la parte superior del número hacia el piloto.

Las dimensiones mínimas de los números son:

	PLACA DELANTERA	PLACA TRASERA
ALTURA	160mm	160 mm.
ANCHO	80 mm.	80 mm.
ANCHO DEL TRAZO	25 mm.	25 mm.
ESPACIO ENTRE CIFRAS	20 mm.	20 mm.

Deberá quedar un espacio libre, como mínimo, de 25mm alrededor de los números, en el cual se vea el fondo del dorsal.

Los colores de los dorsales para la categoría son:

FONDO	NÚMERO
ROJO	BLANCO

6.- SUSPENSIONES

6.1.- Horquilla delantera

Están prohibidas las suspensiones controladas electrónicamente.

Se permite la instalación de un amortiguador de dirección. El amortiguador de dirección no puede actuar como dispositivo que limite el ángulo de giro.

6.2.- Brazo de suspensión posterior o Basculante

El basculante debe estar fabricado en aleación de aluminio o de acero.

6.3.- Amortiguador posterior

Están prohibidas las suspensiones controladas electrónicamente.

7.- RUEDAS

Solo está autorizado el uso de llantas de aluminio o magnesio

Dimensiones obligatorias:

- . Delantera 2.50-17"
- . Trasera 3.50-17"

7.1.- Neumáticos

Los neumáticos serán de libré elección.





8.- FRENOS

Solo está permitido el uso de discos de freno de material férrico. La araña de sujeción a la rueda puede estar fabricada en aluminio.

Solo un disco y pinza de frenos están permitidos en cada rueda

9.- MANDOS

9.1.- Mandos de pie y estriberas

Las estriberas **pueden** montarse fijas o abatibles.

El extremo de cada estribera debe acabar en un radio esférico pleno y del mismo diámetro que la estribera (Radio mínimo de 8mm). Las estriberas **fijas** deben acabar con un tapón en aluminio, plástico, Teflón® o cualquier otro material equivalente, fijado de forma permanente.

Las estriberas y sus mandos pueden ser recolocados, pero sus soportes deben montarse en los anclajes originales del chasis. Sus dos puntos de fijación (del reposapiés, pedal de freno y leva de cambio) deben mantenerse como el original.

9.2.- Mandos manuales y manillar

Los manillares deben tener una anchura total máxima de 450 mm y sus terminaciones deben estar revestidas de caucho o terminar en tapones sólidos.

Los Manillares dispondrán de sus correspondientes topes con un mínimo de longitud de 20 mm medido desde el final del manillar

La anchura del manillar se define como el ancho medido entre la parte exterior de las empuñaduras del manillar.

La dirección debe tener un movimiento libre de 15° a cada lado de la línea central.

Los semimanillares no pueden ser mayores de 200 mm desde el punto de anclaje

El interruptor de arranque eléctrico y el interruptor de parada del motor deben estar ubicados en el manillar.

El acelerador debe cerrarse por sí mismo cuando no es girado manualmente.

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

10.1.- Depósito de combustible

El depósito de combustible debe llenarse completamente de una Mouse de elemento de carburante (explosafe o similar), para evitar que se produzcan gases en el interior y que en caso de caída haya explosión.

El tapón será sustituido por uno estanco, **preferiblemente** roscado y sin cerradura.

10.2.- Carburador

Mariposas, inyectores de combustible y carburadores serán los originales del fabricante.





La bomba de combustible y regulador de presión de combustible serán los originales del fabricante.

Los conductos de gasolina pueden cambiarse

Los vaporizadores de salida al aire pueden reemplazarse

Puede añadirse filtros de carburante

10.3.- Caja de Aire

La construcción caja de aire es libre, tanto su diseño como su instalación.

Todas las motocicletas deben tener un sistema de ventilación cerrada, en la que los tubos sobrantes y respiraderos del carburador, motor, etc..., vayan conectados a la caja de filtro (si la hubiere) o en su defecto a un recipiente adecuado cuya capacidad estará determinada y prevista para el fin a que se destina (250cc) el cual deberá estar vacío en el momento de comenzar los entrenamientos y la carrera.

El Ram-Air no está autorizado.

10.4.- Carburante

Solo se podrá utilizar gasolina sin plomo, según el reglamento R.F.M.E y F.I.M.

11.- SISTEMA ELÉCTRICO

11.1.- Encendido

Los haces de cables de ben ser los originales.

La instalación eléctrica deber ser exactamente igual que la original de la motocicleta. No se podrá variar su esquema de instalación ni la sección de los cables.

Los cables deben ser continuos entre sus extremos de conexión.

No se permite ningún empalme, conexión o la instalación de un roba corriente en ninguno de los cables eléctricos.

No se autoriza ninguna modificación en la instalación eléctrica.

La Unidad Electrónica de Control (ECU) debe ser la original del fabricante.

Solo es posible el uso de un solo mapa de inyección

En caso de disponer originalmente de más de un mapa de inyección, será eliminado totalmente el dispositivo de cambio de mapa, dejando libre el pin correspondiente del conector de la ECU. En caso de no ser posible, se cortar el cable o los cables correspondientes al sistema de cambio de mapa lo más cercano al conector de la ECU y su extremo libre será sellado con termo retráctil.

11.2.- Batería

La batería puede ser sustituida siempre y cuando conserve las características de la original en lo que concierna medidas, peso, capacidad, etc

11.3.- Alternador

El alternador tendrá que ser original y estar operativo.





12.- RADIADORES

Solo está permitido el uso de agua destilada, **o mezclada con alcohol etílico.**

Está autorizada la instalación de un reloj de temperatura.

El radiador de aceite y la modificación de las tapas de filtro de aceite están permitidos.

13.- SISTEMA DE ESCAPE

El límite de nivel sonoro es de **105 dB** medido a 5.000 R.P.M. **con una tolerancia de +3 Db/A después del final de carrera**

El aislamiento externo del sistema de escape no está permitido

Por razones de seguridad los bordes de la(s) salida(s) del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes.

14.- PESOS MÍNIMOS

El peso mínimo será:

132 Kg Motocicleta + Piloto

El peso verificado será el total del piloto con toda la equipación y protecciones más el peso de la motocicleta, incluyendo depósito de carburante, combustible, agua y otros líquidos, además de cualquier elemento complementario fijado a la motocicleta.

15.- OBLIGACIONES

Se tendrá que eliminar o desmontar: retrovisores, faro, piloto trasero, intermitentes, caballete central y pata de cabra, matrícula y su soporte siempre que sea metálico y no esté situada en el guardabarros trasero, soporte de casco y cajas de herramientas.

Es obligatorio llevar instalado al menos 1 depósito de 250 c.c. como mínimo, para todos los sobrantes y/o respiraderos de: Depósito, Radiador, Carburador y Motor. Dicho depósito será estanco y preparado para que no vierta su contenido en la pista. El depósito tiene que estar completamente vacío cada vez que la motocicleta salga a la pista. Está prohibido que dichos respiraderos y sobrantes acaben o descarguen en la quilla o caja de aire.

16.- MATERIALES LIGEROS

El uso del titanio en el motor (si no está instalado originalmente en la unidad homologada) o en chasis está prohibido.

El uso de aleaciones ligeras en los ejes de las ruedas está prohibido





17.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO Y MECÁNICOS

Casco: que deberá cumplir con las homologaciones para velocidad de la F.I.M. Solo cascos tipo “P”. No están permitidos los cascos de tipo “NP” o “J” (Cross, enduro o trial). Queda a libre elección del piloto la marca, modelo y colores del casco.

Indumentaria: que será de cuero de una sola pieza y con protecciones.

Guantes: en material de cuero y que sean resistentes.

Botas: en material de cuero o equivalente.

Es obligatorio presentar el equipamiento en la verificación técnica.

Todo el equipamiento estará siempre en perfecto estado de uso durante la prueba, para garantizar la protección del piloto en caso de caída. No está permitido salir a pista con un equipamiento que esté roto o deteriorado, por caídas o desgastes.

18.- HOMOLOGACIÓN

Todos los modelos de motocicletas (chasis/motor) deberán estar homologados.

Un documento técnico con pesos, esquemas, diagramas, lista de piezas, referencias y precios de las mismas, dimensiones y fotos de las mismas deberán ser presentado por el fabricante, importador o su representante a la comisión de velocidad de la FEDERACION ANDALUZA DE VELOCIDAD





CAMPEONATOS ANDALUCES DE VELOCIDAD

2014



CATEGORÍA:

OPEN INICIACIÓN

moto 4



FEDERACIÓN ANDALUZA DE MOTOCICLISMO



Síguelo en www.famotos.com **PREPARQUE** Digital



INDICE

1.- GENERALIDADES

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CATEGORÍA

3.- MOTOR

- 3.1.- Seguridad pasiva
- 3.2.- Cilindro y Cilindrada
- 3.3.- Caja de Cambios y Transmisión
- 3.3.- Culata
- 3.4.- Árbol de levas
- 3.5.- Cigüeñal
- 3.6.- Bielas.
- 3.7.- Pistones

4.- CHASIS

5.- CARENADO

- 5.1.- Dorsales

6.- SUSPENSIONES

- 6.1.- Horquilla delantera
- 6.2.- Brazo de suspensión posterior o Basculante
- 6.3.- Amortiguador posterior

7.- RUEDAS

- 7.1.- Neumáticos

8.- FRENOS

9.- MANDOS

- 9.1.- Mandos de pie y estriberas
- 9.2.- Mandos manuales y manillar

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

- 10.1.- Depósito de combustible
- 10.2.- Carburador
- 10.3.- Caja de Aire
- 10.4.- Carburante

11.- SISTEMA ELÉCTRICO

- 11.1.- Encendido
- 11.2.- Batería
- 11.3.- Alternador

12.- RADIADORES

13.- SISTEMA DE ESCAPE

14.- PESOS MÍNIMOS





15.- OBLIGACIONES

16.- MATERIALES LIGEROS

17.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO Y MECÁNICO

18.- HOMOLOGACIÓN

1.- GENERALIDADES

Todas las motocicletas participantes en los Campeonatos de Andalucía de Velocidad de la clase especificada, estarán conformes con los presentes Reglamentos Técnicos. Todo lo que no esté especificado en estos Reglamentos se regirá por los Reglamentos Técnicos de la R.F.M.E. y F.I.M., en ese orden. En el caso de que no exista la categoría en cuestión en dichos reglamentos, se regirá por la decisión que tome el jurado de la prueba.

La decisión final de que una motocicleta cumple con lo establecido en los reglamentos o con la decisión del Jurado, es del Delegado Técnico de Velocidad de la F.A.M.

Solo se permitirá la verificación de una sola motocicleta por clase y piloto. En el caso de que una motocicleta, tras caída en los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Delegado Técnico de la F.A.M. podrá admitir la verificación de una segunda motocicleta.

En cualquier momento de la competición se podrá pasar verificaciones técnicas a cualquier motocicleta, para comprobar que cumple con el reglamento técnico, a requerimiento del Jurado de la Prueba, el Director de Carrera, el Delegado Técnico de la F.A.M. o el Técnico de la prueba.

La sanción por no cumplir con el reglamento técnico, es la desclasificación o cambio de categoría de la motocicleta implicada. Se tendrá en cuenta si tras la carrera una motocicleta incumpliera el reglamento técnico a causa de una caída.

Las verificaciones técnicas se pasaran con la moto a punto para correr, con la excepción de los neumáticos. Las motos se dejarán en el parque cerrado posterior a una carrera, con un caballete que las mantenga en pie por si solas.

TODO LO QUE NO ESTÉ PERMITIDO ESPECIFICAMENTE EN ESTE REGLAMENTO, ESTÁ TOTALMENTE PROHIBIDO SU CAMBIO O SU MODIFICACIÓN.

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CATEGORÍA moto 4

Las motocicletas admitidas serán de libre comercialización de **125 cc 4t110 cc. Hasta 150 cc 4 tpo.**

3.- MOTOR

3.1.- Seguridad pasiva

Es aconsejable el uso de protectores para las tapas de carter de motor, que contengan aceite. Estos protectores, deberán estar debidamente anclados y serán





de un material lo más resistente posible a la abrasión del asfalto (recomendable: carbono o kevlar, con un espesor mínimo de 2mm.)

Los tapones de llenado y vaciado de aceite de motor, caja de cambios y/o transmisión, se precintaran, para evitar que se aflojen y que se vierta aceite a la pista.

No se permite tapar ningún conducto del motor.

3.2.- Cilindrada y potencia máxima

La cilindrada máxima admitida será 150 cc

Se admite una tolerancia en la cilindrada del 1,5%, después de la carrera.

3.3.- Culata

Los conductos de admisión y escape del cilindro serán los originales del fabricante. No se autoriza el pulido o bruñido de los conductos.

Las válvulas, asientos de válvulas, guías de válvulas, muelles de válvulas y copelas (retenedores) de los muelles deben ser los originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada

La culata debe ser la originalmente producida por el fabricante del motor.

3.4.- Árbol de levas

El árbol de levas será el original del fabricante y no está permitida ninguna modificación.

Los piñones del árbol de levas será el original del fabricante.

No se permite ninguna modificación en los piñones ni sus tornillos de sujeción.

El Los tiempos de la distribución se mantendrán como los originales.

3.5.- Cigüeñal

No se permite ninguna modificación. Será el original del fabricante.

3.6.- Bielas.

Las bielas serán las originales del fabricante y está prohibido el aligeramiento y/o pulido

3.7.- Pistones

Se autoriza el cambio de pistones por marcas alternativas a la original, pero siempre con las mismas características que los originales.

Queda excluido el uso de pistones de alta compresión.

Los segmentos, pernos y clip son libres.

3.8.- Cilindro

El cilindro será el original del fabricante.

3.9.- Bomba de aceite y conductos de aceite

Las bomba de aceite y los conductos de aceite serán los originales del fabricante.





3.10.- Embrague

Están permitidas las piezas del mercado de accesorios o embragues modificados. El tipo de embrague (seco o en baño de aceite) y su mando (hidráulico o por cable) deben mantenerse igual que los homologados. Pueden sustituirse los embragues por otros con sistemas de deslizamiento limitado en la transmisión (tipo anti-patinaje)

3.11.- Caja de Cambios y Transmisión

La caja de cambios será la homologada por el fabricante en todos sus componentes.

El número de velocidades será el homologado para cada modelo.

Adiciones a la selección o mecanismos de caja de cambios, tales como los sistemas de cambio rápido, está autorizado

En los motores derivados de enduro está autorizado el cambio de primario por el de los modelos de cross del mismo fabricante.

Es obligatorio tener puesta una tapa protectora en el piñón de ataque, por seguridad.

Es obligatorio el montaje del dispositivo “aleta de tiburón”, en la parte inferior del basculante, como máximo a 5cm del plato de transmisión secundaria, por seguridad.

4.- CHASIS

Siempre que las normas siguientes se cumplan, los constructores tienen la libertad de ser innovadores con lo que respecta a diseño, materiales (excepto el uso de titanio) y construcción total del chasis.

Los laterales del chasis pueden protegerse con un recubrimiento en material compuesto. Estas protecciones deberán tener la forma del chasis.

El sub-chasis debe ser de aleación de aluminio o de acero. No se permiten otros materiales. Los laterales del sub-chasis pueden protegerse con un recubrimiento en material compuesto. Estas protecciones deberán tener la forma del chasis.

5.- CARENADO

El empleo de fibras compuestas por carbono no está autorizado.

La anchura máxima de la carrocería no debe superar los 600 mm. La anchura del asiento o de la parte posterior de la motocicleta no puede ser superior a 450 mm (incluido tubo de escape)

El borde de la cúpula y los bordes de todas las partes expuestas (vivos) deben estar redondeados por motivos de seguridad.

La carrocería no debe extenderse más allá de una línea trazada verticalmente al eje de la rueda delantera y una línea trazada verticalmente en el borde posterior





del neumático trasero. La suspensión debe estar completamente extendida cuando se toma la medida.

Los anclajes del carenado son libres, pero el uso de titanio y el carbono (o materiales compuestos similares) está prohibida.

Cuando se mira lateralmente, deber ser posible ver el piloto, sentado en una posición normal, con la excepción de los antebrazos. Ningún material transparente puede utilizarse para eludir las anteriores reglas.

Los alerones no están permitidos, salvo que sean parte integrante de la cúpula o el asiento, siempre y cuando no superen la anchura de los mismos.

Los dispositivos móviles aerodinámicos están prohibidos.

El carenado inferior o quilla, tendrá que ser capaz de retener 3lts. de líquido como mínimo, en caso de incidente en el motor; dicho carenado deberá incluir, al menos, 1 orificio de 25mm, situado en la parte delantera del mismo. Este agujero debe permanecer cerrado mediante un tapón en caso de pista seca y debe estar abierto en condiciones de mojado.

La motocicleta se presentará a la verificación técnica con quilla desmontada, para comprobar los precintos de vaciado de aceite bajo el motor.

Se permite la instalación de tornillería rápida para el desmontaje del carenado.

5.1.- Dorsales

Cada motocicleta deberá estar dotada con tres placas porta números, dos en el frontal y una en la zona d arriba del colín.

Las placas frontales deberán estar situadas una a cada lado de la cúpula. La placa trasera estará situada en la parte de arriba del colín, con el número de forma que se vea correctamente cuando miremos la moto desde detrás, es decir con la parte superior del número hacia el piloto.

Las dimensiones mínimas de los números son:

	PLACA DELANTERA	PLACA TRASERA
ALTURA	160mm	160 mm.
ANCHO	80 mm.	80 mm.
ANCHO DEL TRAZO	25 mm.	25 mm.
ESPACIO ENTRE CIFRAS	20 mm.	20 mm.

Deberá quedar un espacio libre, como mínimo, de 25mm alrededor de los números, en el cual se vea el fondo del dorsal.

Los colores de los dorsales para la categoría son:

FONDO	NÚMERO
BLANCO	NEGRO





6.- SUSPENSIONES

6.1.- Horquilla delantera

Están prohibidas las suspensiones controladas electrónicamente.

Se permite la instalación de un amortiguador de dirección. El amortiguador de dirección no puede actuar como dispositivo que limite el ángulo de giro.

6.2.- Brazo de suspensión posterior o Basculante

El basculante debe estar fabricado en aleación de aluminio o de acero.

6.3.- Amortiguador posterior

Están prohibidas las suspensiones controladas electrónicamente.

7.- RUEDAS

Solo está autorizado el uso de llantas de aluminio.

Dimensiones obligatorias:

- . Delantera 2.50-17"
- . Trasera 3.50-17"

7.1.- Neumáticos

Los neumáticos serán de libré elección.

8.- FRENOS

Solo está permitido el uso de discos de freno de material férnico. La araña de sujeción a la rueda puede estar fabricada en aluminio.

Solo un disco y pinza de frenos están permitidos en cada rueda

9.- MANDOS

9.1.- Mandos de pie y estriberas

Las estriberas **pueden** montarse fijas o **abatibles**.

El extremo de cada estribera debe acabar en un radio esférico pleno y del mismo diámetro que la estribera (Radio mínimo de 8mm). Las estriberas **fijas** deben acabar con un tapón en aluminio, plástico, Teflón® o cualquier otro material equivalente, fijado de forma permanente.

Las estriberas y sus mandos pueden ser recolocados, pero sus soportes deben montarse en los anclajes originales del chasis. Sus dos puntos de fijación (del reposapiés, pedal de freno y leva de cambio) deben mantenerse como el original.

9.2.- Mandos manuales y manillar





Los manillares deben tener una anchura total máxima de 450 mm y sus terminaciones deben estar revestidas de caucho o terminar en tapones sólidos.

Los Manillares dispondrán de sus correspondientes topes con un mínimo de longitud de 20 mm medido desde el final del manillar

La anchura del manillar se define como el ancho medido entre la parte exterior de las empuñaduras del manillar.

La dirección debe tener un movimiento libre de 15° a cada lado de la línea central.

Los semimanillares no pueden ser mayores de 200 mm desde el punto de anclaje

El interruptor de arranque eléctrico y el interruptor de parada del motor deben estar ubicados en el manillar.

El acelerador debe cerrarse por sí mismo cuando no es girado manualmente.

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

10.1.- Depósito de combustible

El depósito de combustible debe llenarse completamente de una Mouse de elemento de carburante (explosafe o similar), para evitar que se produzcan gases en el interior y que en caso de caída haya explosión.

El tapón será sustituido por uno estanco, **preferiblemente** roscado y sin cerradura.

10.2.- Carburador

Mariposas, inyectores de combustible y carburadores serán los originales del fabricante.

La bomba de combustible y regulador de presión de combustible serán los originales del fabricante.

Los conductos de gasolina pueden cambiarse

Los vaporizadores de salida al aire pueden reemplazarse

Puede añadirse filtros de carburante

10.3.- Caja de Aire

La construcción caja de aire es libre, tanto su diseño como su instalación.

Todas las motocicletas deben tener un sistema de ventilación cerrada, en la que los tubos sobrantes y respiraderos del carburador, motor, etc..., vayan conectados a la caja de filtro (si la hubiere) o en su defecto a un recipiente adecuado cuya capacidad estará determinada y prevista para el fin a que se destina (250cc) el cual deberá estar vacío en el momento de comenzar los entrenamientos y la carrera.

El Ram-Air no está autorizado.

10.4.- Carburante

Solo se podrá utilizar gasolina sin plomo, según el reglamento R.F.M.E y F.I.M.





11.- SISTEMA ELÉCTRICO

11.1.- Encendido

Los haces de cables de ben ser los originales.

La instalación eléctrica deber ser exactamente igual que la original de la motocicleta. No se podrá variar su esquema de instalación ni la sección de los cables.

Los cables deben ser continuos entre sus extremos de conexión.

No se permite ningún empalme, conexión o la instalación de un roba corriente en ninguno de los cables eléctricos.

No se autoriza ninguna modificación en la instalación eléctrica.

La Unidad Electrónica de Control (ECU) debe ser la original del fabricante.

Solo es posible el uso de un solo mapa de inyección

En caso de disponer originalmente de más de un mapa de inyección, será eliminado totalmente el dispositivo de cambio de mapa, dejando libre el pin correspondiente del conector de la ECU. En caso de no ser posible, se cortar el cable o los cables correspondientes al sistema de cambio de mapa lo más cercano al conector de la ECU y su extremo libre será sellado con termo retráctil.

11.2.- Batería

La batería puede ser sustituida siempre y cuando conserve las características de la original en lo que concierna medidas, peso, capacidad, etc.

11.3.- Alternador

El alternador tendrá que ser original y estar operativo.

12.- RADIADORES

Solo está permitido el uso de agua destilada, o mezclada con alcohol etílico.

Está autorizada la instalación de un reloj de temperatura.

El radiador de aceite y la modificación de las tapas de filtro de aceite están permitidos.

13.- SISTEMA DE ESCAPE

El límite de nivel sonoro es de **105 dB** medido a 5.000 R.P.M. con una tolerancia de +3 Db/A después del final de carrera

El aislamiento externo del sistema de escape no está permitido

Por razones de seguridad los bordes de la(s) salida(s) del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes.





14.- PESOS MÍNIMOS

El peso mínimo será:

120 Kg Motocicleta + Piloto

El peso verificado será el total del piloto con toda la equipación y protecciones más el peso de la motocicleta, incluyendo depósito de carburante, combustible, agua y otros líquidos, además de cualquier elemento complementario fijado a la motocicleta.

15.- OBLIGACIONES

Se tendrá que eliminar o desmontar: retrovisores, faro, piloto trasero, intermitentes, caballete central y pata de cabra, matrícula y su soporte siempre que sea metálico y no esté situada en el guardabarros trasero, soporte de casco y cajas de herramientas.

Es obligatorio llevar instalado al menos 1 depósito de 250 c.c. como mínimo, para todos los sobrantes y/o respiraderos de: Depósito, Radiador, Carburador y Motor. Dicho depósito será estanco y preparado para que no vierta su contenido en la pista. El depósito tiene que estar completamente vacío cada vez que la motocicleta salga a la pista. Está prohibido que dichos respiraderos y sobrantes acaben o descarguen en la quilla o caja de aire.

16.- MATERIALES LIGEROS

El uso del titanio en el motor (si no está instalado originalmente en la unidad homologada) o en chasis está prohibido.

El uso de aleaciones ligeras en los ejes de las ruedas está prohibido

17.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO Y MECÁNICOS

Casco: que deberá cumplir con las homologaciones para velocidad de la F.I.M. Solo cascos tipo "P". No están permitidos los cascos de tipo "NP" o "J" (Cross, enduro o trial). Queda a libre elección del piloto la marca, modelo y colores del casco.

Indumentaria: que será de cuero de una sola pieza y con protecciones.

Guantes: en material de cuero y que sean resistentes.

Botas: en material de cuero o equivalente.

Es obligatorio presentar el equipamiento en la verificación técnica.





Todo el equipamiento estará siempre en perfecto estado de uso durante la prueba, para garantizar la protección del piloto en caso de caída. No está permitido salir a pista con un equipamiento que esté roto o deteriorado, por caídas o desgastes.

18.- HOMOLOGACIÓN

Todos los modelos de motocicletas (chasis/motor) deberán estar homologados.

Un documento técnico con pesos, esquemas, diagramas, lista de piezas, referencias y precios de las mismas, dimensiones y fotos de las mismas deberán ser presentado por el fabricante, importador o su representante a la comisión de velocidad de la FEDERACION ANDALUZA DE VELOCIDAD



Síguelo en www.famotos.com





REGLAMENTO TÉCNICO

CAMPEONATOS ANDALUCES DE VELOCIDAD

2014



CAMPEONATO DE ANDALUCÍA DE VELOCIDAD

CATEGORÍA:

Open Iniciación
PROMO 180



FEDERACIÓN ANDALUZA DE MOTOCICLISMO



Síguelo en www.famotos.com **PREPARQUE** Digital



INDICE

1.- GENERALIDADES

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CATEGORÍA

3.- MOTOR

- 3.1.- Seguridad pasiva
- 3.2.- Cilindro y Cilindrada
- 3.3.- Caja de Cambios y Transmisión

4.- CHASIS

5.- CARENADO

- 5.1.- Dorsales

6.- SUSPENSIONES

- 6.1.- Horquilla delantera
- 6.2.- Brazo de suspensión posterior o Basculante
- 6.3.- Amortiguador posterior

7.- RUEDAS

- 7.1.- Neumáticos

8.- FRENOS

9.- MANDOS

- 9.1.- Mandos de pie y estriberas
- 9.2.- Mandos manuales y manillar

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

- 10.1.- Deposito de combustible
- 10.2.- Carburador
- 10.3.- Caja de Aire
- 10.4.- Carburante

11.- SISTEMA ELÉCTRICO

- 11.1.- Encendido
- 11.2.- Batería
- 11.3.- Alternador

12.- RADIADORES

13.- SISTEMA DE ESCAPE

14.- PESOS MÍNIMOS

15.- OBLIGACIONES

16.- MATERIALES LIGEROS

17.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO Y MECÁNICOS





1.- GENERALIDADES

Todas las motocicletas participantes en los Campeonatos de Andalucía de Velocidad de la clase especificada, estarán conformes con los presentes Reglamentos Técnicos. Todo lo que no esté especificado en estos Reglamentos se regirá por los Reglamentos Técnicos de la R.F.M.E. y F.I.M., en ese orden. En el caso de que no exista la categoría en cuestión en dichos reglamentos, se regirá por la decisión que tome el jurado de la prueba.

La decisión final de que una motocicleta cumple con lo establecido en los reglamentos o con la decisión del Jurado, es del Delegado Técnico de Velocidad de la F.A.M.

Solo se permitirá la verificación de una sola motocicleta por clase y piloto. En el caso de que una motocicleta, tras caída en los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Delegado Técnico de la F.A.M. podrá admitir la verificación de una segunda motocicleta.

En cualquier momento de la competición se podrá pasar verificaciones técnicas a cualquier motocicleta, para comprobar que cumple con el reglamento técnico, a requerimiento del Jurado de la Prueba, el Director de Carrera, el Delegado Técnico de la F.A.M. o el Técnico de la prueba.

La sanción por no cumplir con el reglamento técnico, es la desclasificación o cambio de categoría de la motocicleta implicada. Se tendrá en cuenta si tras la carrera una motocicleta incumpliera el reglamento técnico a causa de una caída.

Las verificaciones técnicas se pasaran con la moto a punto para correr, con la excepción de los neumáticos. Las motos se dejarán en el parque cerrado posterior a una carrera, con un caballete que las mantenga en pie por si solas.

TODO LO QUE NO ESTÉ PERMITIDO ESPECIFICAMENTE EN ESTE REGLAMENTO, ESTÁ TOTALMENTE PROHIBIDO SU CAMBIO O SU MODIFICACIÓN.

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CATEGORÍA

Las motocicletas admitidas serán de libre comercialización de 125 cc. 4 tpo. Y con la autorización de montar un kit de potenciación de hasta 190 cc.

3.- MOTOR

3.1.- Seguridad pasiva

Es aconsejable el uso de protectores para las tapas de carter de motor, que contengan aceite. Estos protectores, deberán estar debidamente anclados y serán de un material lo más resistente posible a la abrasión del asfalto (recomendable: carbono o kevlar, con un espesor mínimo de 2mm.)

Los tapones de llenado y vaciado de aceite de motor, caja de cambios y/o transmisión, se precintaran, para evitar que se aflojen y que se vierta aceite a la pista.





No se permite tapar ningún conducto del motor.

3.2.- Cilindrada y potencia máxima

La cilindrada máxima admitida será 190cc

Se admite una tolerancia en la cilindrada del 1,5%, después de la carrera.

La potencia máxima a la rueda será de 19cv. En caso de sobrepasar esta medida, se sancionará según el siguiente cuadro.

Tramos de exceso de potencia	Entrenos	Carrera
Hasta 0.5cv	Se sumará 1" a cada vuelta	Se sumará 1" a cada vuelta que haya tenido la carrera.
> 0.5cv hasta 1cv	Se sumará 2" a cada vuelta	Se sumará 2" a cada vuelta que haya tenido la carrera.
> 1 cv	Anulación de todos los tiempos	Descalificación

3.3.- Caja de Cambios y Transmisión

No está permitido la modificación de la caja de cambios.

Es obligatorio tener puesta una tapa protectora en el piñón de ataque, por seguridad.

Es obligatorio el montaje del dispositivo "aleta de tiburón", en la parte inferior del basculante, como máximo a 5cm del plato de transmisión secundaria, por seguridad.

4.- CHASIS

El chasis debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada, a excepción de la supresión del soporte de la pata de cabra **siempre y cuando sea desmontable**, de las modificaciones necesarias para la adaptación del amortiguador trasero, la instalación de los soportes del amortiguador de dirección y de los soportes para la colocación de un caballete.

La parte trasera del chasis (sub-chasis) debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

5.- CARENADO

El carenado y los guardabarros delantero y trasero respetaran siempre el aspecto original de la motocicleta.





El carenado inferior o quilla, tendrá que ser capaz de retener 3lts. de líquido como mínimo, en caso de incidente en el motor; dicho carenado deberá incluir, al menos, 1 orificio de 25mm, situado en la parte delantera del mismo. Este agujero debe permanecer cerrado mediante un tapón en caso de pista seca y debe estar abierto en condiciones de mojado.

La motocicleta se presentará a la verificación técnica con quilla desmontada, para comprobar los precintos de vaciado de aceite bajo el motor.

Ninguna parte del carenado o de la motocicleta podrá sobresalir sobre una línea tangente, trazada verticalmente detrás del neumático trasero y delante del neumático delantero.

Será obligatorio utilizar guardabarros delantero.

Se permite la instalación de tornillería rápida para el desmontaje del carenado.

5.1.- Dorsales

Cada motocicleta deberá estar dotada con tres placas porta números, dos en el frontal y una en la zona d arriba del colín.

Las placas frontales deberán estar situadas una a cada lado de la cúpula. La placa trasera estará situada en la parte de arriba del colín, con el número de forma que se vea correctamente cuando miremos la moto desde detrás, es decir con la parte superior del número hacia el piloto.

Las dimensiones mínimas de los números son:

	PLACA DELANTERA	PLACA TRASERA
ALTURA	160mm	160 mm.
ANCHO	80 mm.	80 mm.
ANCHO DEL TRAZO	25 mm.	25 mm.
ESPACIO ENTRE CIFRAS	20 mm.	20 mm.

Deberá quedar un espacio libre, como mínimo, de 25mm alrededor de los números, en el cual se vea el fondo del dorsal.

Los colores de los dorsales para la categoría son:

FONDO	NÚMERO
Negro	Blanco

6.- SUSPENSIONES

6.1.- Horquilla delantera

La horquilla será la de serie permitiéndose solamente la modificación de las válvulas internas, muelles y cambio de densidad del aceite.

Se permite la instalación de un amortiguador de dirección. El amortiguador de dirección no puede actuar como dispositivo que limite el ángulo de giro.

6.2.- Brazo de suspensión posterior o Basculante





El brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual que el producido por el fabricante para la motocicleta homologada (incluidos la articulación del brazo oscilante trasero y el sistema de tensión de la cadena trasera).

6.3.- Amortiguador posterior

El amortiguador posterior podrá sustituirse por otra marca y tipo.

7.- RUEDAS

Está prohibido el uso de llantas diferentes a las homologadas por el fabricante diferentes a las originales, excepto en las ruedas traseras que su ancho sea inferior a 2.5 pulgadas permitiéndose en este caso ruedas con un ancho de 2,5 pulgadas que provengan de motos de libre comercialización.

El mando del cuenta kilómetros puede retirarse.

7.1.- Neumáticos

La marca de los neumáticos es de libre elección.

El uso de generador de corriente, para suministrar energía a los calentadores de neumáticos en la parrilla, está permitido.

8.- FRENOS

Está prohibido el cambio de pinzas, discos, bomba de freno, debiendo ser los originales del modelo.

Está permitido el cambio de latiguillo de frenos y pastillas de frenos.

9.- MANDOS

9.1.- Mandos de pie y estriberas

Las estriberas deben montarse fijas.

El extremo de cada estribera debe acabar en un radio esférico pleno y del mismo diámetro que la estribera (Radio mínimo de 8mm). Las estriberas deben acabar con un tapón en aluminio, plástico, Teflón® o cualquier otro material equivalente, fijado de forma permanente.

Las estriberas y sus mandos pueden ser recolocados, pero sus soportes deben montarse en los anclajes originales del chasis. Sus dos puntos de fijación (del reposapiés, pedal de freno y leva de cambio) deben mantenerse como el original.

9.2.- Mandos manuales y manillar

Se permite la modificación de los semimanillares y sus cogidas.

El mando del acelerador puede sustituirse por uno de los llamados “de giro rápido”

El acelerador debe cerrarse por si mismo cuando no es girado manualmente.

Se permite el cambio de las manetas de freno y embrague.





Los relojes pueden ser cambiados o retirados, pero el pulsador del arranque eléctrico y el interruptor de paro de motor deben estar colocados en el manillar.

Deberán retirarse todos los mandos manuales (luces, intermitentes, etc) a excepción de la llave de contacto, botón de arranque y pare.

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

10.1.- Depósito de combustible

El depósito debe ser el original producido por el fabricante, para la motocicleta homologada.

El depósito de combustible debe llenarse completamente de una Mouse de elemento de carburante (explosafe o similar), para evitar que se produzcan gases en el interior y que en caso de caída haya explosión.

El tapón será sustituido por uno estanco, **preferiblemente** roscado y sin cerradura.

10.2.- Carburador

Se autoriza la sustitución/modificación del carburador.

10.3.- Caja de Aire

La caja de aire debe ser y mantenerse igual que la originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada.

Se autoriza la sustitución/modificación del elemento filtro.

10.4.- Carburante

Solo se podrá utilizar gasolina sin plomo, según el reglamento R.F.M.E y F.I.M.

11.- SISTEMA ELÉCTRICO

11.1.- Encendido

El encendido se podrá y/o sustituir.

Se mantendrá sin modificación o cambio el mazo de cables eléctricos, a excepción de la piña de luces que podrá suprimirse.

Están **autorizados** los sistemas de corte de encendido manual, semiautomático o automático.

11.2.- Batería

La batería será la homologada por la motocicleta, **pudiendo cambiar la marca del fabricante de esta.**

11.3.- Alternador

El alternador tendrá que ser original y estar operativo.





12.- RADIADORES

El radiador será el original.

Solo está permitido el uso de agua destilada, **o con mezcla de alcohol etílico estando prohibido todo tipo de anticongelantes y aditivos.**

Está autorizada la instalación de un reloj de temperatura.

13.- SISTEMA DE ESCAPE

Se autoriza la sustitución/modificación del escape.

El límite de nivel sonoro es de **105 dB** medido a 5.000 R.P.M.

14.- PESOS MÍNIMOS

El peso mínimo será:

150 Kg Motocicleta + Piloto

El peso verificado será el total del piloto con toda la equipación y protecciones más el peso de la motocicleta, incluyendo depósito de carburante, combustible, agua y otros líquidos, además de cualquier elemento complementario fijado a la motocicleta.

15.- OBLIGACIONES

Se tendrá que eliminar o desmontar: retrovisores, faro, piloto trasero, intermitentes, caballete central y pata de cabra, matrícula y su soporte siempre que sea metálico y no esté situada en el guardabarros trasero, soporte de casco y cajas de herramientas.

Es obligatorio llevar instalado al menos 1 depósito de 250 c.c. como mínimo, para todos los sobrantes y/o respiraderos de: Depósito, Radiador, Carburador y Motor. Dicho depósito será estanco y preparado para que no vierta su contenido en la pista. El depósito tiene que estar completamente vacío cada vez que la motocicleta salga a la pista. Está prohibido que dichos respiraderos y sobrantes acaben o descarguen en la quilla o caja de aire.

16.- MATERIALES LIGEROS

De forma general, está prohibido el uso de piezas especiales y tornillería de materiales ligeros como: carbono, titanio, etc., a excepción de lo permitido





expresamente en alguno de los artículos del reglamento y los tubos de entrada de a la caja del filtro de aire.

17.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO Y MECÁNICOS

Casco: que deberá cumplir con las homologaciones para velocidad de la F.I.M. Solo cascos tipo “P”. No están permitidos los cascos de tipo “NP” o “J” (Cross, enduro o trial). Queda a libre elección del piloto la marca, modelo y colores del casco.

Indumentaria: que será de cuero de una sola pieza y con protecciones.

Guantes: en material de cuero y que sean resistentes.

Botas: en material de cuero o equivalente.

Es obligatorio presentar el equipamiento en la verificación técnica.

Todo el equipamiento estará siempre en perfecto estado de uso durante la prueba, para garantizar la protección del piloto en caso de caída. No está permitido salir a pista con un equipamiento que esté roto o deteriorado, por caídas o desgastes.



Síguelo en www.famotos.com





CAMPEONATOS ANDALUCES DE VELOCIDAD

2014



CAMPEONATO DE ANDALUCÍA DE VELOCIDAD

CATEGORÍA:

OPEN INICIACIÓN

pre gp 125



FEDERACIÓN ANDALUZA DE MOTOCICLISMO



Síguelo en www.famotos.com **PREPARQUE** Digital



INDICE

1.- GENERALIDADES

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CATEGORÍA

3.- MOTOR

- 3.1.- Seguridad pasiva
- 3.2.- Cilindro y Cilindrada
- 3.3.- Caja de Cambios y Transmisión

4.- CHASIS

5.- CARENADO

- 5.1.- Dorsales

6.- SUSPENSIONES

- 6.1.- Horquilla delantera
- 6.2.- Brazo de suspensión posterior o Basculante
- 6.3.- Amortiguador posterior

7.- RUEDAS

- 7.1.- Neumáticos

8.- FRENOS

9.- MANDOS

- 9.1.- Mandos de pie y estriberas
- 9.2.- Mandos manuales y manillar

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

- 10.1.- Depósito de combustible
- 10.2.- Carburador
- 10.3.- Caja de Aire
- 10.4.- Carburante

11.- SISTEMA ELÉCTRICO

- 11.1.- Encendido
- 11.2.- Batería
- 11.3.- Alternador

12.- RADIADORES

13.- SISTEMA DE ESCAPE

14.- PESOS MÍNIMOS

15.- OBLIGACIONES

16.- MATERIALES LIGEROS





1.- GENERALIDADES

Todas las motocicletas participantes en los Campeonatos de Andalucía de Velocidad de la clase especificada, estarán conformes con los presentes Reglamentos Técnicos. Todo lo que no esté especificado en estos Reglamentos se regirá por los Reglamentos Técnicos de la R.F.M.E. y F.I.M., en ese orden. En el caso de que no exista la categoría en cuestión en dichos reglamentos, se regirá por la decisión que tome el jurado de la prueba.

La decisión final de que una motocicleta cumple con lo establecido en los reglamentos o con la decisión del Jurado, es del Delegado Técnico de Velocidad de la F.A.M.

Solo se permitirá la verificación de una sola motocicleta por clase y piloto. En el caso de que una motocicleta, tras caída en los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Delegado Técnico de la F.A.M. podrá admitir la verificación de una segunda motocicleta.

En cualquier momento de la competición se podrá pasar verificaciones técnicas a cualquier motocicleta, para comprobar que cumple con el reglamento técnico, a requerimiento del Jurado de la Prueba, el Director de Carrera, el Delegado Técnico de la F.A.M. o el Técnico de la prueba.

La sanción por no cumplir con el reglamento técnico, es la desclasificación o cambio de categoría de la motocicleta implicada. Se tendrá en cuenta si tras la carrera una motocicleta incumpliera el reglamento técnico a causa de una caída.

Las verificaciones técnicas se pasaran con la moto a punto para correr, con la excepción de los neumáticos. Las motos se dejarán en el parque cerrado posterior a una carrera, con un caballete que las mantenga en pie por si solas.

TODO LO QUE NO ESTÉ PERMITIDO ESPECIFICAMENTE EN ESTE REGLAMENTO, ESTÁ TOTALMENTE PROHIBIDO SU CAMBIO O SU MODIFICACIÓN.

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CATEGORÍA pre gp 125

Las motocicletas admitidas serán de libre comercialización de **2t** y con **caja de cambio con un máximo 6 velocidades**.

3.- MOTOR

3.1.- Seguridad pasiva

Es aconsejable el uso de protectores para las tapas de carter de motor, que contengan aceite. Estos protectores, deberán estar debidamente anclados y serán de un material lo más resistente posible a la abrasión del asfalto (recomendable: carbono o kevlar, con un espesor mínimo de 2mm.)

Los tapones de llenado y vaciado de aceite de motor, caja de cambios y/o transmisión, se precintaran, para evitar que se aflojen y que se vierta aceite a la pista.





No se permite tapar ningún conducto del motor.

3.2.- Cilindrada y potencia máxima

La cilindrada máxima admitida será 125cc

Se admite una tolerancia en la cilindrada del 1,5%, después de la carrera.

3.11.- Caja de Cambios y Transmisión

No está permitida la modificación de la caja de cambios.

Es obligatorio tener puesta una tapa protectora en el piñón de ataque, por seguridad.

Es obligatorio el montaje del dispositivo “aleta de tiburón”, en la parte inferior del basculante, como máximo a 5cm del plato de transmisión secundaria, por seguridad.

4.- CHASIS

El chasis debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada, a excepción de la supresión del soporte de la pata de cabra **siempre y cuando sea desmontable**, de las modificaciones necesarias para la adaptación del amortiguador trasero, la instalación de los soportes del amortiguador de dirección y de los soportes para la colocación de un caballete.

La parte trasera del chasis (sub-chasis) debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

5.- CARENADO

El carenado y los guardabarros delantero y trasero respetaran siempre el aspecto original de la motocicleta.

El carenado inferior o quilla, tendrá que ser capaz de retener 3lts. de líquido como mínimo, en caso de incidente en el motor; dicho carenado deberá incluir, al menos, 1 orificio de 25mm, situado en la parte delantera del mismo. Este agujero debe permanecer cerrado mediante un tapón en caso de pista seca y debe estar abierto en condiciones de mojado.

La motocicleta se presentará a la verificación técnica con quilla desmontada, para comprobar los precintos de vaciado de aceite bajo el motor.

Ninguna parte del carenado o de la motocicleta podrá sobresalir sobre una línea tangente, trazada verticalmente detrás del neumático trasero y delante del neumático delantero.

Se permite la instalación de tornillería rápida para el desmontaje del carenado.

5.1.- Dorsales

Cada motocicleta deberá estar dotada con tres placas porta números, dos en el frontal y una en la zona d arriba del colín.

Las placas frontales deberán estar situadas una a cada lado de la cúpula. La placa trasera estará situada en la parte de arriba del colín, con el número de forma que se vea





correctamente cuando miremos la moto desde detrás, es decir con la parte superior del número hacia el piloto.

Las dimensiones mínimas de los números son:

	PLACA DELANTERA	PLACA TRASERA
ALTURA	160mm	160 mm.
ANCHO	80 mm.	80 mm.
ANCHO DEL TRAZO	25 mm.	25 mm.
ESPACIO ENTRE CIFRAS	20 mm.	20 mm.

Deberá quedar un espacio libre, como mínimo, de 25mm alrededor de los números, en el cual se vea el fondo del dorsal.

Los colores de los dorsales para la categoría son:

FONDO	NÚMERO
blanco	rojo

6.- SUSPENSIONES

6.1.- Horquilla delantera

La horquilla será la de serie permitiéndose solamente la modificación de las válvulas internas, muelles y cambio de densidad del aceite.

Se permite la instalación de un amortiguador de dirección. El amortiguador de dirección no puede actuar como dispositivo que limite el ángulo de giro.

6.2.- Brazo de suspensión posterior o Basculante

El brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual que el producido por el fabricante para la motocicleta homologada (incluidos la articulación del brazo oscilante trasero y el sistema de tensión de la cadena trasera).

6.3.- Amortiguador posterior

El amortiguador posterior podrá sustituirse por otra marca y tipo.

Están prohibidas las suspensiones controladas electrónicamente.

7.- RUEDAS

Las ruedas se mantendrán iguales a las homologadas para ese modelo.

Está prohibido el uso de llantas diferentes a las homologadas por el fabricante diferentes a las originales, excepto en las ruedas traseras que su ancho sea inferior a 2.5 pulgadas permitiéndose en este caso ruedas con un ancho de 2,5 pulgadas que provengan de motos de libre comercialización.

El mando del cuenta kilómetros puede retirarse.

7.1.- Neumáticos

Los neumáticos serán de libré elección.





8.- FRENOS

Está prohibido el cambio de pinzas, discos, bomba de freno, debiendo ser los originales del modelo.

Está permitido el cambio de latiguillo de frenos y pastillas de frenos.

9.- MANDOS

9.1.- Mandos de pie y estriberas

Las estriberas **pueden** montarse fijas o abatibles.

El extremo de cada estribera debe acabar en un radio esférico pleno y del mismo diámetro que la estribera (Radio mínimo de 8mm). Las estriberas **fijas** deben acabar con un tapón en aluminio, plástico, Teflón® o cualquier otro material equivalente, fijado de forma permanente.

Las estriberas y sus mandos pueden ser recolocados, pero sus soportes deben montarse en los anclajes originales del chasis. Sus dos puntos de fijación (del reposapiés, pedal de freno y leva de cambio) deben mantenerse como el original.

9.2.- Mandos manuales y manillar

Se permite la modificación de los semimanillares y sus cogidas.

El mando del acelerador puede sustituirse por uno de los llamados “de giro rápido”

El acelerador debe cerrarse por sí mismo cuando no es girado manualmente.

Se permite el cambio de las manetas de freno y embrague.

Los relojes pueden ser cambiados o retirados, pero el pulsador del arranque eléctrico y el interruptor de paro de motor deben estar colocados en el manillar.

Deberán retirarse todos los mandos manuales (luces, intermitentes, etc.) a excepción de la llave de contacto, botón de arranque y pare.

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

Es sistema de admisión será como el original homologado por el fabricante.

10.1.- Depósito de combustible

El depósito debe ser el original producido por el fabricante, para la motocicleta homologada.

El depósito de combustible debe llenarse completamente de una Mouse de elemento de carburante (explosafe o similar), para evitar que se produzcan gases en el interior y que en caso de caída haya explosión.

El tapón **podrá** ser sustituido por uno estanco, **preferiblemente** roscado y sin cerradura.

10.2.- Carburador

El carburador será el mismo que el original. Sus reglajes y chicles son libres.





Las láminas de admisión son de libre elección

10.3.- Caja de Aire

La caja de aire debe ser y mantenerse igual que la originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada.

Se autoriza la sustitución/modificación del elemento filtro.

10.4.- Carburante

Solo se podrá utilizar gasolina sin plomo, según el reglamento R.F.M.E y F.I.M.

11.- SISTEMA ELÉCTRICO

11.1.- Encendido

El encendido se podrá modificar y/o sustituir.

Se mantendrá sin modificación o cambio el mazo de cables eléctricos, a excepción de la piña de luces que podrá suprimirse.

Están **autorizados** los sistemas de corte de encendido manual, semiautomático o automático.

11.2.- Batería

La batería **puede ser sustituida siempre y cuando conserve las características de la original en lo que concierna medidas, peso, capacidad, etc**

12.- RADIADORES

El radiador será el original.

Solo está permitido el uso de agua destilada, o mezclada con alcohol etílico.

Está autorizada la instalación de un reloj de temperatura.

13.- SISTEMA DE ESCAPE

El límite de nivel sonoro es de **98 dB** medido a **6500 R.P.M.** con una tolerancia de **+2 Db/A** después del final de carrera

Por razones de seguridad los bordes de la(s) salida(s) del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes.

14.- PESOS MÍNIMOS

El peso mínimo será:

128 Kg Motocicleta + Piloto





El peso verificado será el total del piloto con toda la equipación y protecciones más el peso de la motocicleta, incluyendo depósito de carburante, combustible, agua y otros líquidos, además de cualquier elemento complementario fijado a la motocicleta.

15.- OBLIGACIONES

Se tendrá que eliminar o desmontar: retrovisores, faro, piloto trasero, intermitentes, caballete central y pata de cabra, matrícula y su soporte siempre que sea metálico y no esté situada en el guardabarros trasero, soporte de casco y cajas de herramientas.

Es obligatorio llevar instalado al menos 1 depósito de 250 c.c. como mínimo, para todos los sobrantes y/o respiraderos de: Depósito, Radiador, Carburador y Motor. Dicho depósito será estanco y preparado para que no vierta su contenido en la pista. El depósito tiene que estar completamente vacío cada vez que la motocicleta salga a la pista. Está prohibido que dichos respiraderos y sobrantes acaben o descarguen en la quilla o caja de aire.

16.- MATERIALES LIGEROS

El uso del titanio en el motor (si no está instalado originalmente en la unidad homologada) o en chasis está prohibido.

El uso de aleaciones ligeras en los ejes de las ruedas está prohibido

17.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO Y MECÁNICOS

Casco: que deberá cumplir con las homologaciones para velocidad de la F.I.M. Solo cascos tipo "P". No están permitidos los cascos de tipo "NP" o "J" (Cross, enduro o trial). Queda a libre elección del piloto la marca, modelo y colores del casco.

Indumentaria: que será de cuero de una sola pieza y con protecciones.

Guantes: en material de cuero y que sean resistentes.

Botas: en material de cuero o equivalente.

Es obligatorio presentar el equipamiento en la verificación técnica.

Todo el equipamiento estará siempre en perfecto estado de uso durante la prueba, para garantizar la protección del piloto en caso de caída. No está permitido salir a pista con un equipamiento que esté roto o deteriorado, por caídas o desgastes.

18.- HOMOLOGACIÓN

Todos los modelos de motocicletas (chasis/motor) deberán estar homologados.

Un documento técnico con pesos, esquemas, diagramas, lista de piezas, referencias y precios de las mismas, dimensiones y fotos de las mismas deberán ser presentado por el fabricante, importador o su representante a la comisión de velocidad de la FEDERACION ANDALUZA DE VELOCIDAD





CAMPEONATOS ANDALUCES DE VELOCIDAD

2014



CAMPEONATO DE ANDALUCÍA DE VELOCIDAD

CATEGORÍA:

OPEN INICIACIÓN pre gp 80



FEDERACIÓN ANDALUZA DE MOTOCICLISMO



Síguelo en www.famotos.com **PREPARQUE** Digital



INDICE

1.- GENERALIDADES

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CATEGORÍA

3.- MOTOR

- 3.1.- Seguridad pasiva
- 3.2.- Cilindro y Cilindrada
- 3.3.- Caja de Cambios y Transmisión

4.- CHASIS

5.- CARENADO

- 5.1.- Dorsales

6.- SUSPENSIONES

- 6.1.- Horquilla delantera
- 6.2.- Brazo de suspensión posterior o Basculante
- 6.3.- Amortiguador posterior

7.- RUEDAS

- 7.1.- Neumáticos

8.- FRENOS

9.- MANDOS

- 9.1.- Mandos de pie y estriberas
- 9.2.- Mandos manuales y manillar

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

- 10.1.- Depósito de combustible
- 10.2.- Carburador
- 10.3.- Caja de Aire
- 10.4.- Carburante

11.- SISTEMA ELÉCTRICO

- 11.1.- Encendido
- 11.2.- Batería
- 11.3.- Alternador

12.- RADIADORES

13.- SISTEMA DE ESCAPE

14.- PESOS MÍNIMOS

15.- OBLIGACIONES

16.- MATERIALES LIGEROS





1.- GENERALIDADES

Todas las motocicletas participantes en los Campeonatos de Andalucía de Velocidad de la clase especificada, estarán conformes con los presentes Reglamentos Técnicos. Todo lo que no esté especificado en estos Reglamentos se regirá por los Reglamentos Técnicos de la R.F.M.E. y F.I.M., en ese orden. En el caso de que no exista la categoría en cuestión en dichos reglamentos, se regirá por la decisión que tome el jurado de la prueba.

La decisión final de que una motocicleta cumple con lo establecido en los reglamentos o con la decisión del Jurado, es del Delegado Técnico de Velocidad de la F.A.M.

Solo se permitirá la verificación de una sola motocicleta por clase y piloto. En el caso de que una motocicleta, tras caída en los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Delegado Técnico de la F.A.M. podrá admitir la verificación de una segunda motocicleta.

En cualquier momento de la competición se podrá pasar verificaciones técnicas a cualquier motocicleta, para comprobar que cumple con el reglamento técnico, a requerimiento del Jurado de la Prueba, el Director de Carrera, el Delegado Técnico de la F.A.M. o el Técnico de la prueba.

La sanción por no cumplir con el reglamento técnico, es la desclasificación o cambio de categoría de la motocicleta implicada. Se tendrá en cuenta si tras la carrera una motocicleta incumpliera el reglamento técnico a causa de una caída.

Las verificaciones técnicas se pasaran con la moto a punto para correr, con la excepción de los neumáticos. Las motos se dejarán en el parque cerrado posterior a una carrera, con un caballete que las mantenga en pie por si solas.

TODO LO QUE NO ESTÉ PERMITIDO ESPECIFICAMENTE EN ESTE REGLAMENTO, ESTÁ TOTALMENTE PROHIBIDO SU CAMBIO O SU MODIFICACIÓN.

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CATEGORÍA pre gp 80

Las motocicletas admitidas serán de libre comercialización de **80cc 2t** y con **caja de cambio con un máximo 6 velocidades**.

3.- MOTOR

3.1.- Seguridad pasiva

Es aconsejable el uso de protectores para las tapas de carter de motor, que contengan aceite. Estos protectores, deberán estar debidamente anclados y serán de un material lo más resistente posible a la abrasión del asfalto (recomendable: carbono o kevlar, con un espesor mínimo de 2mm.)

Los tapones de llenado y vaciado de aceite de motor, caja de cambios y/o transmisión, se precintaran, para evitar que se aflojen y que se vierta aceite a la pista.





No se permite tapar ningún conducto del motor.

3.2.- Cilindrada y potencia máxima

La cilindrada máxima admitida será 125cc

Se admite una tolerancia en la cilindrada del 1,5%, después de la carrera.

3.11.- Caja de Cambios y Transmisión

No está permitida la modificación de la caja de cambios.

Es obligatorio tener puesta una tapa protectora en el piñón de ataque, por seguridad.

Es obligatorio el montaje del dispositivo “aleta de tiburón”, en la parte inferior del basculante, como máximo a 5cm del plato de transmisión secundaria, por seguridad.

4.- CHASIS

El chasis debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada, a excepción de la supresión del soporte de la pata de cabra **siempre y cuando sea desmontable**, de las modificaciones necesarias para la adaptación del amortiguador trasero, la instalación de los soportes del amortiguador de dirección y de los soportes para la colocación de un caballete.

La parte trasera del chasis (sub-chasis) debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

5.- CARENADO

El carenado y los guardabarros delantero y trasero respetaran siempre el aspecto original de la motocicleta.

El carenado inferior o quilla, tendrá que ser capaz de retener 3lts. de líquido como mínimo, en caso de incidente en el motor; dicho carenado deberá incluir, al menos, 1 orificio de 25mm, situado en la parte delantera del mismo. Este agujero debe permanecer cerrado mediante un tapón en caso de pista seca y debe estar abierto en condiciones de mojado.

La motocicleta se presentará a la verificación técnica con quilla desmontada, para comprobar los precintos de vaciado de aceite bajo el motor.

Ninguna parte del carenado o de la motocicleta podrá sobresalir sobre una línea tangente, trazada verticalmente detrás del neumático trasero y delante del neumático delantero.

Se permite la instalación de tornillería rápida para el desmontaje del carenado.

5.1.- Dorsales

Cada motocicleta deberá estar dotada con tres placas porta números, dos en el frontal y una en la zona d arriba del colín.





Las placas frontales deberán estar situadas una a cada lado de la cúpula. La placa trasera estará situada en la parte de arriba del colín, con el número de forma que se vea correctamente cuando miremos la moto desde detrás, es decir con la parte superior del número hacia el piloto.

Las dimensiones mínimas de los números son:

	PLACA DELANTERA	PLACA TRASERA
ALTURA	160mm	160 mm.
ANCHO	80 mm.	80 mm.
ANCHO DEL TRAZO	25 mm.	25 mm.
ESPACIO ENTRE CIFRAS	20 mm.	20 mm.

Deberá quedar un espacio libre, como mínimo, de 25mm alrededor de los números, en el cual se vea el fondo del dorsal.

Los colores de los dorsales para la categoría son:

FONDO	NÚMERO
Amarillo	Negro

6.- SUSPENSIONES

6.1.- Horquilla delantera

La horquilla será la de serie permitiéndose solamente la modificación de las válvulas internas, muelles y cambio de densidad del aceite.

Se permite la instalación de un amortiguador de dirección. El amortiguador de dirección no puede actuar como dispositivo que limite el ángulo de giro.

6.2.- Brazo de suspensión posterior o Basculante

El brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual que el producido por el fabricante para la motocicleta homologada (incluidos la articulación del brazo oscilante trasero y el sistema de tensión de la cadena trasera).

6.3.- Amortiguador posterior

El amortiguador posterior podrá sustituirse por otra marca y tipo.

Están prohibidas las suspensiones controladas electrónicamente.

7.- RUEDAS

Las ruedas se mantendrán iguales a las homologadas para ese modelo.

Está prohibido el uso de llantas diferentes a las homologadas por el fabricante diferentes a las originales.

Las llantas serán de 17"

El mando del cuenta kilómetros puede retirarse.

7.1.- Neumáticos

Los neumáticos serán de libré elección.





8.- FRENOS

Está prohibido el cambio de pinzas, discos, bomba de freno, debiendo ser los originales del modelo.

Está permitido el cambio de latiguillo de frenos y pastillas de frenos.

9.- MANDOS

9.1.- Mandos de pie y estriberas

Las estriberas **pueden** montarse fijas o abatibles.

El extremo de cada estribera debe acabar en un radio esférico pleno y del mismo diámetro que la estribera (Radio mínimo de 8mm). Las estriberas **fijas** deben acabar con un tapón en aluminio, plástico, Teflón® o cualquier otro material equivalente, fijado de forma permanente.

Las estriberas y sus mandos pueden ser recolocados, pero sus soportes deben montarse en los anclajes originales del chasis. Sus dos puntos de fijación (del reposapiés, pedal de freno y leva de cambio) deben mantenerse como el original.

9.2.- Mandos manuales y manillar

Se permite la modificación de los semimanillares y sus cogidas.

El mando del acelerador puede sustituirse por uno de los llamados “de giro rápido”

El acelerador debe cerrarse por sí mismo cuando no es girado manualmente.

Se permite el cambio de las manetas de freno y embrague.

Los relojes pueden ser cambiados o retirados, pero el pulsador del arranque eléctrico y el interruptor de paro de motor deben estar colocados en el manillar.

Deberán retirarse todos los mandos manuales (luces, intermitentes, etc.) a excepción de la llave de contacto, botón de arranque y pare.

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

Es sistema de admisión será como el original homologado por el fabricante.

10.1.- Depósito de combustible

El depósito debe ser el original producido por el fabricante, para la motocicleta homologada.

El depósito de combustible debe llenarse completamente de una Mouse de elemento de carburante (explosafe o similar), para evitar que se produzcan gases en el interior y que en caso de caída haya explosión.

El tapón **podrá** ser sustituido por uno estanco, **preferiblemente** roscado y sin cerradura.

10.2.- Carburador





El carburador será el mismo que el original. Sus reglajes y chicles son libres.

Las láminas de admisión son de libre elección

10.3.- Caja de Aire

La caja de aire debe ser y mantenerse igual que la originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada.

Se autoriza la sustitución/modificación del elemento filtro.

10.4.- Carburante

Solo se podrá utilizar gasolina sin plomo, según el reglamento R.F.M.E y F.I.M.

11.- SISTEMA ELÉCTRICO

11.1.- Encendido

El encendido se podrá modificar y/o sustituir.

Se mantendrá sin modificación o cambio el mazo de cables eléctricos, a excepción de la piña de luces que podrá suprimirse.

Están **autorizados** los sistemas de corte de encendido manual, semiautomático o automático.

12.- RADIADORES

El radiador será el original.

Solo está permitido el uso de agua destilada, **o mezclada con alcohol etílico.**

Está autorizada la instalación de un reloj de temperatura.

13.- SISTEMA DE ESCAPE

El límite de nivel sonoro es de **98 dB** medido a **6000 R.P.M.** con una tolerancia de **+2 Db/A** después del final de carrera

Por razones de seguridad los bordes de la(s) salida(s) del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes.

14.- PESOS MÍNIMOS

El peso mínimo será:

118Kg Motocicleta + Piloto

El peso verificado será el total del piloto con toda la equipación y protecciones más el peso de la motocicleta, incluyendo depósito de carburante, combustible, agua y otros líquidos, además de cualquier elemento complementario fijado a la motocicleta.

15.- OBLIGACIONES



Síguelo en www.famotos.com **PREPARQUE Digital**



Se tendrá que eliminar o desmontar: retrovisores, faro, piloto trasero, intermitentes, caballete central y pata de cabra, matrícula y su soporte siempre que sea metálico y no esté situada en el guardabarros trasero, soporte de casco y cajas de herramientas.

Es obligatorio llevar instalado al menos 1 depósito de 250 c.c. como mínimo, para todos los sobrantes y/o respiraderos de: Depósito, Radiador, Carburador y Motor. Dicho depósito será estanco y preparado para que no vierta su contenido en la pista. El depósito tiene que estar completamente vacío cada vez que la motocicleta salga a la pista. Está prohibido que dichos respiraderos y sobrantes acaben o descarguen en la quilla o caja de aire.

16.- MATERIALES LIGEROS

El uso del titanio en el motor (si no está instalado originalmente en la unidad homologada) o en chasis está prohibido.

El uso de aleaciones ligeras en los ejes de las ruedas está prohibido

17.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO Y MECÁNICOS

Casco: que deberá cumplir con las homologaciones para velocidad de la F.I.M. Solo cascos tipo "P". No están permitidos los cascos de tipo "NP" o "J" (Cross, enduro o trial). Queda a libre elección del piloto la marca, modelo y colores del casco.

Indumentaria: que será de cuero de una sola pieza y con protecciones.

Guantes: en material de cuero y que sean resistentes.

Botas: en material de cuero o equivalente.

Es obligatorio presentar el equipamiento en la verificación técnica.

Todo el equipamiento estará siempre en perfecto estado de uso durante la prueba, para garantizar la protección del piloto en caso de caída. No está permitido salir a pista con un equipamiento que esté roto o deteriorado, por caídas o desgastes.

18.- HOMOLOGACIÓN

Todos los modelos de motocicletas (chasis/motor) deberán estar homologados.

Un documento técnico con pesos, esquemas, diagramas, lista de piezas, referencias y precios de las mismas, dimensiones y fotos de las mismas deberán ser presentado por el fabricante, importador o su representante a la comisión de velocidad de la FEDERACION ANDALUZA DE VELOCIDAD





CAMPEONATOS ANDALUCES DE VELOCIDAD

2014



CAMPEONATO DE ANDALUCÍA DE VELOCIDAD

CATEGORÍAS:

CLASICAS A-1 y A-2



FEDERACIÓN ANDALUZA DE MOTOCICLISMO



Síguelo en www.famotos.com **PREPARQUE** Digital



INDICE

1.- GENERALIDADES

2.- ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LA CLASE

3.- MOTOR

- 3.1.- Cilindradas
- 3.2.- Carters motor
- 3.3.- Transmisión

4.- CHASIS

5.- CARENADO

- 5.1.- Dorsales

6.- SUSPENSIONES

- 6.1.- Horquilla delantera
- 6.2.- Brazo de suspensión posterior
- 6.3.- Amortiguador posterior

7.- RUEDAS

- 7.1.- Neumáticos

8.- FRENOS

9.- MANDOS

- 9.1.- Mandos de pie y estriberas
- 9.2.- Mandos manuales y manillar

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

- 10.1.- Depósito de combustible
- 10.2.- Carburador
- 10.3.- Caja de aire
- 10.4.- Carburante

11.- SISTEMA ELÉCTRICO

- 11.1.- Encendido
- 11.2.- Batería
- 11.3.- Alternador

12.- RADIADORES

13.- SISTEMA DE ESCAPE

14.- OBLIGACIONES

15.- MATERIALES LIGEROS

16.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO





1.- GENERALIDADES

Todas las motocicletas participantes en los Campeonatos de Andalucía de Velocidad de la clase especificada, estarán conformes con los presentes Reglamentos Técnicos. Todo lo que no esté especificado en estos Reglamentos se regirá por los Reglamentos Técnicos de la R.F.M.E. y F.I.M., en ese orden. En el caso de que no exista la categoría en cuestión en dichos reglamentos, se regirá por la decisión que tome el jurado de la prueba.

La decisión final de que una motocicleta cumple con lo establecido en los reglamentos o con la decisión del Jurado, es del Delegado Técnico de Velocidad de la F.A.M.

Solo se permitirá la verificación de una sola motocicleta por clase y piloto. En el caso de que una motocicleta, tras caída en los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Delegado Técnico de la F.A.M. podrá admitir la verificación de una segunda motocicleta.

En cualquier momento de la competición se podrá pasar verificaciones técnicas a cualquier motocicleta, para comprobar que cumple con el reglamento técnico, a requerimiento del Jurado de la Prueba, el Director de Carrera o el Delegado Técnico.

La sanción por no cumplir con el reglamento técnico, es la desclasificación o cambio de categoría de la motocicleta implicada. Se tendrá en cuenta si tras la carrera una motocicleta incumpliera el reglamento técnico a causa de una caída.

Las verificaciones técnicas se pasaran con la moto a punto para correr, con la excepción de los neumáticos.

Las motos se dejarán en el parque cerrado posterior a una carrera, con un caballete que las mantenga en pie por si solas.

Todo aquello que no está autorizado y precisado en este reglamento está totalmente prohibido, incluidos partes o sistemas de la motocicleta.

2.- ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LA CLASE

Las motocicletas serán de libre comercialización, hasta el año 1983.

Nota: Se admitirán todas las motocicletas que aun siendo estas de años posteriores mantengan las especificaciones técnicas del mismo modelo del año 1983.

Categorías:

- CLÁSICAS A-1
- CLÁSICAS A-2

3.- MOTOR

3.1.- Cilindradas

- CLÁSICAS A-1: Hasta 250c.c. 2 tiempos y Hasta 500c.c. 4 tiempos.
- CLÁSICAS A-2: Superior a 250c.c. 2 tiempos y Superior 500c.c. 4 tiempos.

No se admiten motocicletas refrigeradas por agua.

3.2.- Carters motor





Es obligatorio el uso de protectores para las tapas de carter de motor, que contengan aceite y puedan entrar en contacto con la pista en una caída. Estos protectores, deberán estar debidamente anclados y serán de un material lo más resistente posible a la abrasión del asfalto (recomendable material compuesto: carbono, kevlar, etc., con un espesor mínimo de 2mm.)

Los tapones de llenado y vaciado de aceite de motor, caja de cambios y/o transmisión y filtro de aceite externo, se precintarán, para evitar que se aflojen y que se vierta aceite a la pista.

3.3.- Transmisión

Es obligatorio tener puesta una tapa protectora en el piñón de ataque, por seguridad. Es obligatorio el montaje del dispositivo “aleta de tiburón”, en la parte inferior del basculante, como máximo a 5cm del plato de transmisión secundaria, por seguridad.

4.- CHASIS

El chasis debe ser el de origen. Los soportes de motor o pletinas deben permanecer originales como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada.

Soportes adicionales para el asiento pueden ser añadidos pero no pueden ser eliminados los originales como el fabricante los produjo para la motocicleta homologada. Los accesorios atornillados al sub-chasis pueden ser eliminados.

Están prohibidos los refuerzos y modificaciones en chasis, basculante y tijas, a excepción de los necesarios para colocar un amortiguador de dirección y la “aleta de tiburón” en el basculante.

Para que no se dañe el chasis en las caídas, se puede instalar dos topes como máximo, uno a cada lado del chasis con las siguientes características:

- Deberán terminar en un material resistente a la abrasión y que no desprenda chispas al contacto con el asfalto, como por ejemplo teflón o plástico.
- La parte final tendrá que ser redondeada sin aristas y tener un diámetro mínimo de 30 mm. y máximo de 76 mm.
- No sobresalir más de 30 mm. del chasis.
- No podrán instalarse estas protecciones en el área de los reposapiés.

5.- CARENADO

El conjunto frontal/cúpula/carenado puede ser sustituido, pero manteniendo el aspecto original de la motocicleta.

La combinación de soporte de relojes no puede ser sustituida.

El guardabarros trasero y/o el protector de cadena pueden ser modificados para albergar coronas de transmisión de mayor diámetro.





Ninguna parte del carenado o de la motocicleta podrá sobresalir sobre una línea tangente, trazada verticalmente detrás del neumático trasero y delante del neumático delantero.

Será obligatorio utilizar guardabarros delantero.

5.1.- Dorsales

Cada motocicleta deberá estar dotada con tres placas porta números, con medidas mínimas de 285x235mm.

La placa frontal deberá estar centrada en el carenado ó en caso de interferir una toma de aire central, ligeramente desplazada pero siempre para que la placa sea más visible por el lado donde esté situado el Cronometraje. Las placas traseras en ningún caso pueden estar colocadas de forma que el piloto en su postura de manejo de la motocicleta pueda interferir en la correcta visión de los números. Estas placas han de estar colocadas en el colín trasero.

En el caso de motos con colín muy puntiagudo, se autoriza el montaje de una placa en la parte superior y los números del TAMAÑO DE LOS DELANTEROS colocados con la parte superior del número hacia el piloto.

Las dimensiones mínimas de los números son:

	PLACA DELANTERA	PLACA TRASERA
ALTURA	160mm	120mm..
ANCHO	80 mm.	80 mm.
ANCHO DEL TRAZO	25 mm.	25 mm.
ESPACIO ENTRE CIFRAS	20 mm.	15 mm.

Deberán dejarse un espacio libre, como mínimo, de 20mm alrededor de los números, en el cual se vea el fondo del dorsal.

Los colores de los dorsales para las categorías Clásicas 500 y Clásicas Superiores:

<u>Categorías</u>	<u>FONDO</u>	<u>NÚMERO</u>
Clásicas A-1	Blanco	Negro
Clásicas A-2	Negro	Blanco

6.- SUSPENSIONES

6.1.- Horquilla delantera

El diámetro de las barras de horquilla será:

Categoría A-1: de 36mm de diámetro máximo.

Categoría A-2: de 41mm de diámetro máximo.





El tipo y aspecto de la horquilla debe permanecer original como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada.

No se permitirán suspensiones delanteras con reglaje exterior (Aire, gas, etc)

Cualquier cantidad y/o calidad de aceite puede ser utilizada en la suspensión delantera.

Los componentes internos estándar originales de la suspensión delantera pueden ser modificados.

Cualquier cantidad y/o calidad de aceite puede ser utilizada en la suspensión delantera.

Los puentes superior e inferior de la dirección (tijas) deben permanecer originales como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada.

El amortiguador de dirección no debe actuar como limitador de recorrido de la dirección (tope de dirección).

6.2.- Brazo de suspensión posterior

Cada elemento del basculante debe permanecer original como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada (incluyendo el pivote del basculante).

Soportes para caballete trasero y tensor rápido del eje de rueda trasera pueden ser añadidos al basculante, siempre atornillados.

Los soportes deben tener aristas redondeadas (con radios grandes) vistos desde cualquier punto.

6.3.- Amortiguador posterior

Todas las motocicletas deben tener un par de amortiguadores de suspensión trasera. No se permiten MONO-AMORTIGUADORES, salvo que se pueda demostrar que lo equipara de origen la motocicleta. El conjunto de la suspensión trasera debe parecer de la época. Quedan excluidos los amortiguadores con el depósito de gas adicional o incorporado.

7.- RUEDAS

Las ruedas deben permanecer originales como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada, incluido el diámetro y la anchura.

El reenvío del velocímetro puede ser eliminado y sustituido por un casquillo espaciador.

Los separadores pueden ser modificados. Modificaciones en las ruedas para asegurar los espaciadores están permitidas.

Medidas categoría A-1:

- Delantera: Diámetro 16, 18 o 19 pulgadas – Ancho máximo: 2,5 pulgadas
- Trasera: Diámetro 16 o 18 pulgadas – Ancho máximo: 3 pulgadas

Medidas categoría A-2:

- Delantera: Diámetro 16, 18 o 19 pulgadas – Ancho máximo: 3 pulgadas
- Trasera: Diámetro 16 o 18 pulgadas – Ancho máximo: 4 pulgadas

7.1.- Neumáticos





La marca y modelo de neumáticos es de libre elección.

Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos. No se permiten SLIKS ni SLIKS RAYADOS y cualquier otro neumático de perfil bajo.

En caso de lluvia está autorizado el uso de neumáticos de lluvia, manteniendo las medidas autorizadas.

Está prohibida cualquier manipulación sobre el neumático.

8.- FRENOS

De libre elección, pero manteniendo el mismo tipo de frenos de la motocicleta original de la época. (Tambor o Disco).

En frenos de disco se admitirán como máximo pinzas de 2 pistones.

Están prohibidas las bombas de freno con depósito independiente.

9.- MANDOS

9.1.- Mandos de pie y estriberas

Los reposapiés y los pedales pueden ser sustituidos, pero deben respetar los anclajes originales al bastidor.

Los reposapiés pueden ser rígidos o articulados con sistema de retorno a su posición normal de uso. El extremo del reposapiés debe tener como mínimo un radio esférico sólido de 8 mm

9.2.- Mandos manuales y manillar

Los extremos del manillar tendrán que terminar siempre en un tope redondeado de un material resistente a las caídas. Está prohibido el uso de materiales duros, como el hierro o el acero, para evitar dañar el asfalto y que se produzcan chispas.

Se puede instalar un amortiguador de dirección, sin que este modifique el ángulo de giro de la motocicleta.

El puño del gas debe volver a su posición de descanso libremente.

Las manetas deben terminar siempre en una bola de 9 mm de diámetro como mínimo.

Es obligatorio tener instalado un botón de pare situado en el manillar.

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

10.1.- Depósito de combustible

El depósito puede ser el original o tener el mismo aspecto que el producido por el fabricante, para la motocicleta homologada.

Todos los depósitos de combustible deben llenarse completamente de una Mouse de elemento de carburante (explosafe o similar), para evitar que se produzcan gases en el interior y que en caso de caída haya explosión.

10.2.- Carburador

De libre elección y preparación.





10.3.- Caja de aire

De libre elección y preparación.

10.4.- Carburante

Solo se podrá utilizar gasolina sin plomo, según el reglamento R.F.M.E y F.I.M.

11.- SISTEMA ELÉCTRICO

La instalación original puede ser modificada como se indica a continuación: Las partes de la instalación que no se utilizan por haber sido eliminados sus componentes como son, indicadores de dirección (intermitentes), claxon, electro ventilador de refrigeración, etc. Deben ser desconectados o desmontados

11.1.- Encendido

De libre elección y preparación.

11.2.- Batería

De libre elección y preparación.

11.3.- Alternador

De libre elección y preparación.

Las motocicletas equipadas con arranque eléctrico deben operar normalmente y estar en condiciones de arrancar el motor durante todo el evento (competición).

12.- RADIADORES

Solo está permitido el uso de radiadores para el aceite.

13.- SISTEMA DE ESCAPE

De libre preparación y elección, debiendo cumplir con las normas R.F.M.E. y F.I.M. de seguridad.

14.- OBLIGACIONES

Se tendrá que eliminar o desmontar: retrovisores, faro, piloto trasero, intermitentes, caballete central y pata de cabra, matrícula y su soporte siempre que sea metálico y no esté situada en el guardabarros trasero, claxon, bolsa de herramientas, ganchos o parrilla de transporte, sujeción del casco, estribos y soportes de estribos del pasajero y anillas de sujeción del pasajero.

Es obligatorio llevar instalado al menos 1 depósito de 250 c.c. como mínimo, para todos los sobrantes y/o respiraderos de: Depósito, Motor, Radiador y Carburador. Dicho depósito será estanco y preparado para que no vierta su contenido en la pista. El depósito tiene que estar completamente vacío cada vez que la motocicleta salga a la pista. Está prohibido que dichos respiraderos y sobrantes acaben o descarguen en la quilla o caja de aire.





15.- MATERIALES LIGEROS

De forma general, está prohibido el uso de piezas especiales y tornillería de materiales ligeros como: carbono, titanio, etc., a excepción de lo permitido expresamente en alguno de los artículos del reglamento.

16.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO

Para poder participar en cualquier competición del Campeonato Andaluz de Velocidad, es obligatorio estar provisto del siguiente equipamiento:

Casco: que deberá cumplir con las homologaciones para velocidad de la F.I.M. Solo cascos tipo "P". No están permitidos los cascos de tipo "NP" o "J" (Cross, enduro o trial)

Indumentaria: que será de cuero de una sola pieza, Se aconseja que el color de los monos sea negro, de un solo color tradicional o bicolor.

Guantes: en material de cuero y que sean resistentes.

Botas: en material de cuero o equivalente.

Es obligatorio presentar el equipamiento en la verificación técnica.

Todo el equipamiento estará siempre en perfecto estado de uso durante la prueba, para garantizar la protección del piloto en caso de caída. No está permitido salir a pista con un equipamiento que esté roto o deteriorado, por caídas o desgastes.





CAMPEONATOS ANDALUCES DE VELOCIDAD

2014



CAMPEONATO DE ANDALUCÍA DE VELOCIDAD

CATEGORÍAS:

CLASICAS

B y C



FEDERACIÓN ANDALUZA DE MOTOCICLISMO



Síguelo en www.famotos.com **PREPARQUE** Digital



INDICE

1.- GENERALIDADES

2.- ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LA CLASE

3.- MOTOR

- 3.1.- Cilindradas
- 3.2.- Carters motor
- 3.3.- Transmisión

4.- CHASIS

5.- CARENADO

- 5.1.- Dorsales

6.- SUSPENSIONES

- 6.1.- Horquilla delantera
- 6.2.- Brazo de suspensión posterior
- 6.3.- Amortiguador posterior

7.- RUEDAS

- 7.1.- Neumáticos

8.- FRENOS

9.- MANDOS

- 9.1.- Mandos de pie y estriberas
- 9.2.- Mandos manuales y manillar

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

- 10.1.- Depósito de combustible
- 10.2.- Carburador
- 10.3.- Caja de aire
- 10.4.- Carburante

11.- SISTEMA DE ESCAPE

12.- OBLIGACIONES

13.- MATERIALES LIGEROS

14.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO

15.- TABLAS ANEXAS





1.- GENERALIDADES

Todas las motocicletas participantes en los Campeonatos de Andalucía de Velocidad de la clase especificada, estarán conformes con los presentes Reglamentos Técnicos. Todo lo que no esté especificado en estos Reglamentos se regirá por los Reglamentos Técnicos de la F.C.C.M, F.E.M. y F.I.M., en ese orden. En el caso de que no exista la categoría en cuestión en dichos reglamentos, se regirá por la decisión que tome el jurado de la prueba.

La decisión final de que una motocicleta cumple con lo establecido en los reglamentos o con la decisión del Jurado, es del Delegado Técnico de Velocidad de la F.A.M.

Solo se permitirá la verificación de una sola motocicleta por clase y piloto. En el caso de que una motocicleta, tras caída en los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Delegado Técnico de la F.A.M. podrá admitir la verificación de una segunda motocicleta.

En cualquier momento de la competición se podrá pasar verificaciones técnicas a cualquier motocicleta, para comprobar que cumple con el reglamento técnico, a requerimiento del Jurado de la Prueba, el Director de Carrera o el Delegado Técnico.

La sanción por no cumplir con el reglamento técnico, es la desclasificación o cambio de categoría de la motocicleta implicada. Se tendrá en cuenta si tras la carrera una motocicleta incumpliera el reglamento técnico a causa de una caída.

Las verificaciones técnicas se pasaran con la moto a punto para correr, con la excepción de los neumáticos.

Las motos se dejarán en el parque cerrado posterior a una carrera, con un caballete que las mantenga en pie por si solas.

Todo aquello que no está autorizado y precisado en este reglamento está totalmente prohibido, incluidos partes o sistemas de la motocicleta.

2.- ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LA CLASE

2.1 Las motocicletas de la categoría B y C deberán estar fabricadas entre 1945 y 1972, se estipula este periodo de tiempo para definir los modelos admitidos en competición y sus réplicas, pero solamente monocilíndricas y no podrán ser de origen japonés

2.2 Categorías:

- CLÁSICAS B
- CLÁSICAS C

2.3 Fabricación:

Las motocicletas contempladas en este reglamento serán originales o replicas, si bien este reglamento contempla que la mayoría de los modelos presentados son replicas, y entiende que los modelos originales son piezas de colección, es por lo que este reglamento obliga a ser rigurosos en la fabricación de réplicas.





Para la fabricación de réplicas este reglamento se acoge a los modelos y años de fabricación, teniendo en cuenta que los equipos y deportistas (pilotos) de la época (hasta el años 1972) realizaron cambios con materiales y medios de la época, lo cual también tiene en cuenta este reglamento, de acuerdo con los siguientes criterios:

2.4 No se pueden intercambiar chasis, basculantes, motores, depósitos y fibras entre las marcas.

2.5 No es aconsejable, pero se admite intercambiar, frenos de tambor, suspensiones delanteras.

2.6 Así mismo se permite utilizar todo el material que se fabricaba en la época, para estos modelos de motos, y que se hacía de forma genérica o para una marca en particular, tales como frenos de tambor, barras de suspensión, tijas, manetas, fibras, chasis, semimanillares, llantas, amortiguadores, piñones, coronas, encendidos, carburadores.

2.7 Deben respetarse los logotipos de cada marca, así como la decoración y los diseños de pintura, si bien se pueden variar el orden de los colores; pero nunca se utilizara colores denominados fosforitos y/o llamativos, difuminados o multicapa. No respetar la estética original, podría derivar en la prohibición de entrar a pista.

Así mismo se evitara llevar publicidad, y en caso de llevar, será discreta, pequeña y de una solo marca.

2.8 Las motocicletas deben presentarse tal como eran en su época, sin cambios externos. Respetando los modelos de competición, deportivos y sport de cada fabricante y marca; deben usarse colines, silletas, depósitos y carenados de época, o caso de que sean de fabricación posterior, deberán tener el mismo aspecto que si fuesen del periodo original.

Se utilizarán siempre aleta (guardabarros) delantera, excepto cuando sea moto carenada y que esta llevase la forma de la rueda, como eran en la época.

3.- MOTOR

3.1.- Cilindradas

- CLÁSICAS B:
Hasta 250 cc 2 tiempos
Hasta 350 cc 4 tiempos
- CLÁSICAS C:
Desde 250cc hasta 350cc 2 tiempos
Desde 350cc hasta 500cc 4 tiempos

Los motores se pueden modificar libremente y /o ponerles componentes modernos interiormente, pero todas las partes externas visibles del motor, tapas, cilindros, culatas, carteres, etc. Deben tener el aspecto original de la época.

Ante la restricción que dispone el mercado de motores de dos tiempos, de cilindrada 250 cc anteriores a 1972, se incluye la utilización de cilindros y marcas, según el siguiente detalle: Solamente categoría “B”



MONTESA 250 C.C.	Cilindros redondeos de época fabricación (punto 2.8) Cilindros rizados, pero moto siempre carenada
BULTACO 250 C.C.	Cilindros redondos de época fabricación (punto 2.8) Cilindros cuadrados modelos MK
OSSA 250 C.C.	Cilindros de siete al etas de época fabricación(punto 2.8) Cilindros de cuatro aletas, pero moto siempre carenada

3.2.- Carters motor

Los tapones de llenado y vaciado de aceite de motor, caja de cambios y/o transmisión y filtro de aceite externo, se precintaran, para evitar que se aflojen y que se vierta aceite a la pista.

En el caso de motores de carter seco, deberán llevar instalados el depósito exterior en su lugar original

3.3.- Transmisión

Es obligatorio tener puesta una tapa protectora en el piñón de ataque, por seguridad. Es obligatorio el montaje del dispositivo “aleta de tiburón”, en la parte inferior del basculante, como máximo a 5cm del plato de transmisión secundaria, por seguridad.

4.- CHASIS

Los chasis serán fieles réplicas de los modelos originales, en cuanto a geometría y dimensiones, situación y forma de los anclajes, grados de avance de la dirección, así como el diámetro exterior de los tubos utilizados en su fabricación. (1)

Se aconseja respetar al máximo las réplicas en todos sus aspectos, si bien este reglamento contempla, modificaciones en los rodamientos de dirección y los casquillos del basculante, dado que de trata de elementos internos. (1)

Está permitido los refuerzos en el chasis siempre que no modifique la estética del conjunto y de la propia motocicleta.

5.- CARENADO

Será obligatorio utilizar guardabarros delantero.

En las motos 4t es obligatorio el montaje de una bandeja inferior que permita recoger las posibles pérdidas de aceite del motor en caso de rotura.

5.1.- Dorsales

Cada motocicleta deberá estar dotada con tres placas porta números, con medidas mínimas de 285x235mm.



La placa frontal deberá estar centrada en el carenado ó en caso de interferir una toma de aire central, ligeramente desplazada pero siempre para que la placa sea más visible por el lado donde esté situado el Cronometraje. Las placas traseras en ningún caso pueden estar colocadas de forma que el piloto en su postura de manejo de la motocicleta pueda interferir en la correcta visión de los números. Estas placas han de estar colocadas en el colín trasero.

En el caso de motos con colín muy puntiagudo, se autoriza el montaje de una placa en la parte superior y los números del TAMAÑO DE LOS DELANTEROS colocados con la parte superior del número hacia el piloto.

Las dimensiones mínimas de los números son:

	PLACA DELANTERA	PLACA TRASERA
ALTURA	160mm	120mm..
ANCHO	80 mm.	80 mm.
ANCHO DEL TRAZO	25 mm.	25 mm.
ESPACIO ENTRE CIFRAS	20 mm.	15 mm.

Deberán dejarse un espacio libre, como mínimo, de 20mm alrededor de los números, en el cual se vea el fondo del dorsal.

Los colores de los dorsales para las categorías Clásicas B y Clásicas C 2t y 4t:

<u>Categorías</u>	<u>FONDO</u>	<u>NÚMERO</u>
Clásicas B	VERDE	BLANCO
Clásicas C 2t	AZUL	BLANCO
Clásicas C 4t	AMARILLO	NEGRO

6.- SUSPENSIONES

6.1.- Horquilla delantera

El diámetro de las barras de horquilla **en las categorías B Y C** será de 36mm de diámetro máximo.

El tipo y aspecto de la horquilla debe permanecer original como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada.

No se permitirán suspensiones delanteras con reglaje exterior (Aire, gas, etc)

Cualquier cantidad y/o calidad de aceite puede ser utilizada en la suspensión delantera.

Los puentes superior e inferior de la dirección (tijas) deben permanecer originales como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada.

6.2.- Brazo de suspensión posterior

Esta permitido los refuerzos en el basculante siempre que no modifique la estética del conjunto y de la propia motocicleta.

Los basculantes de sección cuadrada y/o aluminio están prohibidos.





6.3.- Amortiguador posterior

Todas las motocicletas deben tener un par de amortiguadores de suspensión trasera. No se permiten MONO-AMORTIGUADORES, El conjunto de la suspensión trasera debe parecer de la época. Quedan excluidos los amortiguadores con el depósito de gas adicional o incorporado.

7.- RUEDAS

No se permiten ruedas de aleación (llantas de palos) solo de radios máxima anchura 2”1/2 (63.5 mm) y con diámetro de 18” o 19”

7.1.- Neumáticos

La marca y modelo de neumáticos es de libre elección.

Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos. No se permiten SLIKS ni SLIKS RAYADOS y cualquier otro neumático de perfil bajo.

Máxima anchura 120 mm

En caso de lluvia está autorizado el uso de neumáticos de lluvia, manteniendo las medidas autorizadas.

Está prohibida cualquier manipulación sobre el neumático.

Se recomienda no usar calentadores.

8.- FRENOS

Únicamente están permitidos los frenos de tambor.

9.- MANDOS

9.1.- Mandos de pie y estriberas

Los reposapiés y los pedales pueden ser sustituidos, pero deben respetar los anclajes **y estética originales.**

Los reposapiés pueden ser rígidos o articulados con sistema de retorno a su posición normal de uso. El extremo del reposapiés debe tener forma esférica

Los materiales plásticos están prohibidos

9.2.- Mandos manuales y manillar

Los extremos del manillar tendrán que terminar siempre en un tope redondeado de un material resistente a las caídas.

Son obligatorios los topes de dirección que permitan dejar un espacio suficiente y seguro entre la mano sobre cualquiera de los puños y el depósito de la moto al girar la dirección.

Los semimanillares siempre se montaran por debajo de la tija superior.

El puño del gas debe volver a su posición de descanso libremente. **Y será de salida frontal para todas las categorías**

Las manetas deben terminar siempre en una bola de 9 mm de diámetro como mínimo. **Los materiales plásticos están prohibidos**

Es obligatorio tener instalado un botón de pare situado en el manillar.

Está prohibido el uso de manillares por encima de la tija superior, tipo enduro o planos.





10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

10.1.- Depósito de combustible

El depósito puede ser el original o tener el mismo aspecto que el producido por el fabricante, para la motocicleta homologada.

Todos los depósitos de combustible deben llenarse completamente de una Mouse de elemento de carburante (explosafe o similar), para evitar que se produzcan gases en el interior y que en caso de caída haya explosión.

10.2.- Carburador

De libre elección y preparación **siempre y cuando sean modelos de la época o su réplica. No se admiten carburadores de guillotina, compuerta plana y con power jet electrónico**

No se permite admisión por láminas

No se permite aislar el cilindro de su carburador con pantallas o cajas preparadas a tal efecto, con ningún tipo de material (metálico, sintético, gomas, cuero, etc.) es decir, el carburador ira conexasiónado al cilindro por su toma admisión.

Tampoco está permitido la utilización de conductos o tomas de aire desde la parte frontal o lateral del carenado y conducidas hasta los carburadores, cilindros cárteres de motor, etc.

10.4.- Carburante

Solo se podrá utilizar gasolina de libre comercialización en cualquier surtidor, para uso comercial y como máximo 100 octanos

11.- SISTEMA DE ESCAPE

De libre preparación y elección, debiendo cumplir con las normas R.F.M.E. y F.I.M. de seguridad.

Es obligatorio el uso de silenciosos en todas las motos 2t y aconsejable en las 4t

No se permiten silenciosos de carbono y/o kevlar

12.- OBLIGACIONES

Se tendrá que eliminar o desmontar: retrovisores, faro, piloto trasero, intermitentes, caballete central y pata de cabra, matrícula y su soporte siempre que sea metálico y no esté situada en el guardabarros trasero, claxon, bolsa de herramientas, ganchos o parrilla de transporte, sujeción del casco, estribos y soportes de estribos del pasajero y anillas de sujeción del pasajero.

Es obligatorio llevar instalado al menos 1 depósito de 250 c.c. como mínimo, para todos los sobrantes y/o respiraderos de: Depósito, Motor, Radiador y Carburador. Dicho depósito será estanco y preparado para que no vierta su contenido en la pista. El depósito tiene que estar completamente vacío cada vez que la motocicleta salga a la pista. Está prohibido que dichos respiraderos y sobrantes acaben o descarguen en la quilla o caja de aire.



13.- MATERIALES LIGEROS

De forma general, está prohibido el uso de piezas especiales y tornillería de materiales ligeros como: carbono, titanio, etc.

14.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO

Para poder participar en cualquier competición del Campeonato Andaluz de Velocidad, es obligatorio estar provisto del siguiente equipamiento:

Casco: que deberá cumplir con las homologaciones para velocidad de la F.I.M. Solo cascos tipo “P”. No están permitidos los cascos de tipo “NP” o “J” (Cross, enduro o trial)

Indumentaria: que será de cuero de una sola pieza, Se aconseja que el color de los monos sea negro, de un solo color tradicional o bicolor.

Gautes: en material de cuero y que sean resistentes.

Botas: en material de cuero o equivalente.

Es obligatorio presentar el equipamiento en la verificación técnica.

Todo el equipamiento estará siempre en perfecto estado de uso durante la prueba, para garantizar la protección del piloto en caso de caída. No está permitido salir a pista con un equipamiento que esté roto o deteriorado, por caídas o desgastes.

15.- TABLAS ANEXAS

Modelos y chasis	Diámetro del tubo central horizontal	Diámetro del tubo central vertical del.	Diámetro de resto de tubos
BULTACO TSS 350 CC (doble cuna) modelo 29	27/28 mm (doble tubo)	27/28 mm (doble tubo)	27/28 mm
AJR Replica Bultaco TSS 350 (doble cuna)	27/28 mm (doble tubo)	27/28 mm (doble tubo)	27/28 mm
BULTACO TSS 250 CC (doble cuna) modelo 24 y 41	25 mm (doble tubo)	25 mm (doble tubo)	25 mm
BULTACO TSS Replicas de modelos 6-14-24-41	25 mm (doble tubo)	25 mm (doble tubo)	25 mm
BULTACO 250 CC MK-II modelo-23	37 mm	37 mm	22 mm
BULTACO 250 CC MK-II (Replica)	38 mm	37 mm	22 mm

BULTACO (Replica) para motores 250 CC	35 mm	35mm	22 mm
BULTACO (Replica) para motores 250 CC	35 mm	35mm	22 mm
BULTACO Replicas para modelos 1,8,34,35	35 mm	35 mm	20 mm
MONTESA 250 CC	35 mm	35 mm	22 mm
OSSA 250 CC	46,75 mm	25 mm (doble tubo)	22 mm
DUCATI 350 CC	45 mm	35 mm	22 mm
DUCATI 450 CC	45 mm	35 mm	22 mm
JAZEN	35 mm	35 mm	22 mm

Existen otros modelos de Bultaco, que serían utilizables para los motores 250, a modo de ejemplo como el modelo 1-tralla 101, modelo 1.1-tralla 102 y modelo 35-mercurio 200, anteriores al año 1972.

Se admite en la presente reglamentación los chasis replica TSS-350 en tubo de diámetro 28 mm., de acuerdo con la documentación presentada y la normativa de tubo comercial actual, para las marcas Bultaco y AJR.

También se admite para este reglamento los chasis Jazen para motos monocilíndricas españolas de dos tiempos hasta 250 cc, conforme a la documentación presentada.

Tabla de marcas de motocicletas más significativas (Tabla Orientativa)

Marca	Modelo	Cilindrada	Tiempos
BULTACO	TSS	350 CC	Dos Tiempos
BULTACO	MK2	250 CC	Dos Tiempos
AJR Replica Bultaco TSS	TSS	350 CC	Dos Tiempos
MONTESA	GP	250 CC	Dos Tiempos
OSSA	R	250 CC	Dos Tiempos



DUCATI	24 Horas	250 CC	Cuatro Tiempos
DUCATI	Sport	350 CC	Cuatro Tiempos
DUCATI	MKIII	450 CC	Cuatro Tiempos
JAWA-Sheely		500 CC	Cuatro Tiempos
JAWA-Rtchman		500 CC	Cuatro Tiempos
Mathcles	GS50	500 CC	Cuatro Tiempos
Sheely		500 CC	Cuatro Tiempos
BSA		500 CC	Cuatro Tiempos
Norton	MAN	500 CC	Cuatro Tiempos
Aermacchi-Harley		500 CC	Cuatro Tiempos
Aermacchi		250 CC	Dos Tiempos



Síguelo en www.famotos.com **PREPARQUE** Digital



CAMPEONATO DE ANDALUCÍA DE VELOCIDAD

CATEGORÍA:

COPA RD 350

FEDERACIÓN ANDALUZA DE MOTOCICLISMO



Síguelo en www.famotos.com **PREPARQUE Digital**



INDICE

1.- GENERALIDADES

2.- ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LA CLASE

3.- MOTOR

- 3.1.- Cilindradas
- 3.2.- Carters motor
- 3.3.- Embrague, caja de cambios y transmisión

4.- CHASIS

5.- CARENADO

- 5.1.- Dorsales

6.- SUSPENSIONES

- 6.1.- Horquilla delantera
- 6.2.- Brazo de suspensión posterior

7.- RUEDAS

- 7.1.- Neumáticos

8.- FRENOS

9.- MANDOS

- 9.1.- Mandos de pie y estriberas
- 9.2.- Mandos manuales y manillar

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

- 10.1.- Deposito de combustible
- 10.2.- Carburador
- 10.3.- Caja de aire
- 10.4.- Carburante

11.- SISTEMA ELÉCTRICO

- 11.1.- Encendido
- 11.2.- Batería
- 11.3.- Alternador

12.- RADIADORES

13.- SISTEMA DE ESCAPE

14.- OBLIGACIONES

15.- MATERIALES LIGEROS

16.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO





1.- GENERALIDADES

Todas las motocicletas participantes en los Campeonatos de Andalucía de Velocidad de la clase especificada, estarán conformes con los presentes Reglamentos Técnicos. Todo lo que no esté especificado en estos Reglamentos se regirá por los Reglamentos Técnicos de la R.F.M.E. y F.I.M., en ese orden. En el caso de que no exista la categoría en cuestión en dichos reglamentos, se regirá por la decisión que tome el jurado de la prueba.

La decisión final de que una motocicleta cumple con lo establecido en los reglamentos o con la decisión del Jurado, es del Delegado Técnico de Velocidad de la F.A.M.

Solo se permitirá la verificación de una sola motocicleta por clase y piloto. En el caso de que una motocicleta, tras caída en los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Delegado Técnico de la F.A.M. podrá admitir la verificación de una segunda motocicleta.

En cualquier momento de la competición se podrá pasar verificaciones técnicas a cualquier motocicleta, para comprobar que cumple con el reglamento técnico, a requerimiento del Jurado de la Prueba, el Director de Carrera o el Delegado Técnico.

La sanción por no cumplir con el reglamento técnico, es la desclasificación o cambio de categoría de la motocicleta implicada. **Se tendrá en cuenta si tras la carrera una motocicleta incumpliera el reglamento técnico a causa de una caída.**

Las verificaciones técnicas se pasaran con la moto a punto para correr, con la excepción de los neumáticos.

Las motos se dejarán en el parque cerrado posterior a una carrera, con un caballete que las mantenga en pie por si solas.

2.- ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LA CLASE

Las motocicletas serán de libre comercialización, del modelo Yamaha RD 350.

Categoría:

- COPA RD 350

3.- MOTOR

3.1.- Cilindradas

Se admite una cilindrada **manteniendo la carrera y llegando los pistones hasta 65 mm de diámetro.de hasta 350 c.c**

La preparación del motor es libre en su interior. Se permite cambiar libremente las piezas internas del motor.

El aspecto exterior del propulsor deberá respetar estrictamente el del original del modelo

3.2.- Carters motor





Los tapones de llenado de aceite de motor, caja de cambios y/o transmisión, se precintaran, para evitar que se aflojen y que se vierta aceite a la pista.

3.3.- Embrague, caja de cambios y transmisión

Es obligatorio tener puesta una tapa protectora en el piñón de ataque, por seguridad. Es obligatorio el montaje del dispositivo “aleta de tiburón”, en la parte inferior del basculante, como máximo a 5cm del plato de transmisión secundaria, por seguridad.

4.- CHASIS

El chasis debe ser el de origen. Los soportes de motor o pletinas deben permanecer originales como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada.

Soportes adicionales para el asiento pueden ser añadidos pero no pueden ser eliminados los originales como el fabricante los produjo para la motocicleta homologada. Los accesorios atornillados al sub-chasis pueden ser eliminados.

Están prohibidos los refuerzos y modificaciones en chasis, basculante, a **excepción de las tijas** y de los necesarios para colocar un amortiguador de dirección y la “aleta de tiburón” en el basculante.

Para que no se dañe el chasis en las caídas, se puede instalar dos topes como máximo, uno a cada lado del chasis con las siguientes características:

- Deberán terminar en un material resistente a la abrasión y que no desprenda chispas al contacto con el asfalto, como por ejemplo teflón o plástico.
- La parte final tendrá que ser redondeada sin aristas y tener un diámetro mínimo de 30 mm. y máximo de 76 mm.
- No sobresalir más de 30 mm. del chasis.
- No podrán instalarse estas protecciones en el área de los reposapiés.

5.- CARENADO

El conjunto frontal/cúpula/carenado puede ser sustituido, pero manteniendo el aspecto original de la motocicleta.

La combinación de soporte de relojes puede ser sustituida.

El guardabarros trasero y/o el protector de cadena pueden ser modificados para albergar coronas de transmisión de mayor diámetro.

Ninguna parte del carenado o de la motocicleta podrá sobresalir sobre una línea tangente, trazada verticalmente detrás del neumático trasero y delante del neumático delantero.

Será obligatorio utilizar guardabarros delantero.

5.1.- Dorsales

Cada motocicleta deberá estar dotada con tres placas porta números, con medidas mínimas de 285x235mm.





La placa frontal deberá estar centrada en el carenado ó en caso de interferir una toma de aire central, ligeramente desplazada pero siempre para que la placa sea más visible por el lado donde esté situado el Cronometraje. Las placas traseras en ningún caso pueden estar colocadas de forma que el piloto en su postura de manejo de la motocicleta pueda interferir en la correcta visión de los números. Estas placas han de estar colocadas en el colín trasero.

En el caso de motos con colín muy puntiagudo, se autoriza el montaje de una placa en la parte superior y los números del TAMAÑO DE LOS DELANTEROS colocados con la parte superior del número hacia el piloto.

Las dimensiones mínimas de los números son:

	PLACA DELANTERA	PLACA TRASERA
ALTURA	160mm	120mm..
ANCHO	80 mm.	80 mm.
ANCHO DEL TRAZO	25 mm.	25 mm.
ESPACIO ENTRE CIFRAS	20 mm.	15 mm.

Deberán dejarse un espacio libre, como mínimo, de 20mm alrededor de los números, en el cual se vea el fondo del dorsal.

Los colores de los dorsales para las categorías Yamaha RD son:

<u>Categoría</u>	<u>FONDO</u>	<u>NÚMERO</u>
Yamaha RD	Negro	Blanco

6.- SUSPENSIONES

6.1.- Horquilla delantera

La estructura de la suspensión delantera (barras, tubos, punteras, puentes, etc.) debe permanecer original como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada.

Se permite regulación exterior y modificación o sustitución de los elementos interiores

La altura de las barras de suspensión respecto a los puentes es de libre elección.

Los puentes superior e inferior de la dirección (tijas) **pueden sufrir modificación o sustitución**

El amortiguador de dirección no debe actuar como limitador de recorrido de la dirección (tope de dirección).

6.2.- Brazo de suspensión posterior

Cada elemento del basculante debe permanecer original como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada (incluyendo el pivote del basculante).

Soportes para caballete trasero y tensor rápido del eje de rueda trasera pueden ser añadidos al basculante, siempre atornillados.





Los soportes deben tener aristas redondeadas (con radios grandes) vistos desde cualquier punto.

7.- RUEDAS

Las ruedas deben permanecer originales como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada, incluido el diámetro y la anchura.

El reenvío del velocímetro puede ser eliminado y sustituido por un casquillo espaciador.

7.1.- Neumáticos

Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos. No se permiten SLIKS ni SLIKS RAYADOS y cualquier otro neumático de perfil bajo. Máxima anchura 120.

8.- FRENOS

De libre preparación, pero manteniendo el mismo tipo de freno de la motocicleta original de la época.

Las bombas serán con el depósito incorporado.

Se prohíben las bombas y **las pinzas** radiales.

Se permiten pinzas de hasta 4 pistones.

El diámetro del disco de freno será como el original.

9.- MANDOS

9.1.- Mandos de pie y estriberas

Los reposapiés y los pedales pueden ser sustituidos, pero deben respetar los anclajes originales al bastidor.

Los reposapiés pueden ser rígidos o articulados con sistema de retorno a su posición normal de uso. El extremo del reposapiés debe tener como mínimo un radio esférico sólido de 8 mm

9.2.- Mandos manuales y manillar

Los extremos del manillar tendrán que terminar siempre en un tope redondeado de un material resistente a las caídas. Está prohibido el uso de materiales duros, como el hierro o el acero, para evitar dañar el asfalto y que se produzcan chispas.

Se puede instalar un amortiguador de dirección, sin que este modifique el ángulo de giro de la motocicleta.

El puño del gas debe volver a su posición de descanso libremente.

Las manetas deben terminar siempre en una bola de 9 mm de diámetro como mínimo.

Es obligatorio tener instalado un botón de pare situado en el manillar.

Se permite el uso de manillares planos de una sola pieza o el montaje de semimanillares diferentes a los originales.





10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

10.1.- Depósito de combustible

El depósito debe ser el original **o una réplica de la industria auxiliar.**

Todos los depósitos de combustible deben llenarse completamente de una Mouse de elemento de carburante (explosafe o similar), para evitar que se produzcan gases en el interior y que en caso de caída haya explosión.

10.2.- Carburador

De libre elección y preparación.

Los tubos de admisión y laminas pueden ser añadidos, sustituidos o modificados.

10.3.- Caja de aire

De libre elección y preparación. y/o

10.4.- Carburante

Solo se podrá utilizar gasolina sin plomo, según el reglamento R.F.M.E y F.I.M.

11.- SISTEMA ELÉCTRICO

La instalación original puede ser modificada como se indica a continuación: Las partes de la instalación que no se utilizan por haber sido eliminados sus componentes como son, indicadores de dirección (intermitentes), claxon, electro ventilador de refrigeración, etc. Deben ser desconectados o desmontados

11.1.- Encendido

De libre elección y preparación.

11.2.- Batería

El tipo y medidas de la batería es libre, pudiendo llegar a ser eliminada.

11.3.- Alternador

De libre elección y preparación.

12.- RADIADORES

De libre elección y preparación

Solo está permitido el uso de agua en la refrigeración líquida, estando prohibido todo tipo de aditivos o anticongelantes.





13.- SISTEMA DE ESCAPE

De libre preparación y elección, debiendo cumplir con las normas R.F.M.E. y F.I.M. de seguridad.

14.- OBLIGACIONES

Se tendrá que eliminar o desmontar: retrovisores, faro, piloto trasero, intermitentes, caballete central y pata de cabra, matrícula y su soporte siempre que sea metálico y no esté situada en el guardabarros trasero, claxon, bolsa de herramientas, ganchos o parrilla de transporte, sujeción del casco, estribos y soportes de estribos del pasajero y anillas de sujeción del pasajero.

Es obligatorio llevar instalado al menos 1 depósito de 250 c.c. como mínimo, para todos los sobrantes y/o respiraderos de: Depósito, Motor, Radiador y Carburador. Dicho depósito será estanco y preparado para que no vierta su contenido en la pista. El depósito tiene que estar completamente vacío cada vez que la motocicleta salga a la pista. Está prohibido que dichos respiraderos y sobrantes acaben o descarguen en la quilla o caja de aire.

15.- MATERIALES LIGEROS

De forma general, está prohibido el uso de piezas especiales y tornillería de materiales ligeros como: carbono, titanio, etc., a excepción de lo permitido expresamente en alguno de los artículos del reglamento.

16.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO

Para poder participar en cualquier competición del Campeonato Andaluz de Velocidad, es obligatorio estar provisto del siguiente equipamiento:

Casco: que deberá cumplir con las homologaciones para velocidad de la F.I.M. **Solo cascos tipo "P". No están permitidos los cascos de tipo "NP" o "J" (Cross, enduro o trial)**

Indumentaria: que será de cuero/cordura de una sola pieza y con protecciones

Guantes: en material de cuero y que sean resistentes.

Botas: en material de cuero o equivalente.

Es obligatorio presentar el equipamiento en la verificación técnica.

Todo el equipamiento estará siempre en perfecto estado de uso durante la prueba, para garantizar la protección del piloto en caso de caída. No está permitido salir a pista con un equipamiento que esté roto o deteriorado, por caídas o desgastes.





CAMPEONATO DE ANDALUCIA DE VELOCIDAD

2014



CATEGORÍA:

SCOOTER



Síguelo en www.famotos.com **PREPARQUE** Digital



FEDERACIÓN ANDALUZA DE MOTOCICLISMO

INDICE

1.- GENERALIDADES

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE

3.- MOTOR

- 3.1.- Cilindrada
- 3.2.- Bomba de Agua
- 3.3.- Carters Motor
- 3.4.- Embrague, caja de cambios y transmisión

4.- CHASIS

5.- CARENADO

- 5.1.- Dorsales

6.- SUSPENSIONES

- 6.1.- Horquilla delantera
- 6.2.- Amortiguador posterior

7.- RUEDAS

- 7.1.- Neumáticos

8.- FRENOS

9.- MANDOS

- 9.1.- Mandos de pie y Estriberas
- 9.2.- Mandos manuales y manillar

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

- 10.1.- Deposito de combustible
- 10.2.- Carburador o inyección
- 10.3.- Carburante

11.- SISTEMA ELÉCTRICO

- 11.1.- Encendido

12.- RADIADORES

13.- SISTEMA DE ESCAPE

14.- PESOS MÍNIMOS





15.- OBLIGACIONES

16.- MATERIALES LIGEROS

17.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO

1.- GENERALIDADES

Todas las motocicletas participantes en los Campeonatos de Andalucía de Velocidad de la clase especificada, estarán conformes con los presentes Reglamentos Técnicos. Todo lo que no esté especificado en estos Reglamentos se regirá por los Reglamentos Técnicos de la R.F.M.E. y F.I.M., en ese orden. En el caso de que no exista la categoría en cuestión en dichos reglamentos, se regirá por la decisión que tome el jurado de la prueba.

La decisión final de que una motocicleta cumple con lo establecido en los reglamentos o con la decisión del Jurado, es del Delegado Técnico de Velocidad de la F.A.M.

Solo se permitirá la verificación de un solo scooter por piloto. En el caso de que un scooter, tras caída en los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Delegado Técnico de la F.A.M., podrá admitir la verificación de un segundo scooter.

En cualquier momento de la competición se podrá pasar verificaciones técnicas a cualquier scooter, para comprobar que cumple con el reglamento técnico, a requerimiento del Jurado de la Prueba, el Director de Carrera o el Delegado Técnico de la F.A.M.

La sanción por no cumplir con el reglamento técnico, es la desclasificación del scooter implicado. Se tendrá en cuenta si tras la carrera una motocicleta incumpliera el reglamento técnico a causa de una caída.

Las verificaciones técnicas se pasaran con el scooter a punto para correr, con la excepción de los neumáticos.

Los scooter se dejarán en el parque cerrado, posterior a una carrera, con un caballete que los mantenga en pie por si solos.

Todo aquello que no está autorizado y precisado en este reglamento está totalmente prohibido, incluidos partes o sistemas de la motocicleta.

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE

Las scooter admitidos serán, los homologados en España de libre comercialización.

- Categoría: Scooter.

3.- MOTOR

El motor será el homologado por la motocicleta de serie, con las modificaciones que se detallan a continuación.





3.1.- Cilindrada

Hasta: 70 c.c. en 2 tiempos.

Se admite una tolerancia en la cilindrada del 2,5%, después de la carrera.

3.2.- Bomba de Agua

De libre preparación

3.3.- Carters Motor

Los carters deberán ser de origen.

Los tapones de llenado y vaciado de aceite de motor, caja de cambios y/o transmisión, se precintaran, para evitar que se aflojen y que se vierta aceite a la pista.

3.4.- Embrague, caja de cambios y transmisión

La transmisión será por correa o cadena, y a través de un variador.

4.- CHASIS

Hay que presentar en las verificaciones técnicas la documentación del Scooter, donde venga registrado el número de chasis. En la verificación técnica se comprobará, que dicho número, corresponde con el grabado en la motocicleta, que será claramente visible y accesible para su comprobación.

El chasis debe ser el de origen.

Se permite el refuerzo del chasis.

Deberán protegerse con material absorbente a los golpes, todos los refuerzos externos

5.- CARENADO

Se permite el cambio de carenado, pero manteniendo el aspecto exterior del Scooter de origen y sus cogidas.

Ninguna parte del carenado o del Scooter podrá sobresalir sobre una línea tangente, trazada verticalmente detrás del neumático trasero y delante del neumático delantero.

Será obligatorio utilizar guardabarros delantero.

5.1.- Dorsales

Cada motocicleta deberá estar dotada con tres placas porta números, con medidas mínimas de 150x120mm.

La placa frontal deberá estar centrada en el carenado ó en caso de interferir una toma de aire central, ligeramente desplazada pero siempre para que la placa sea más visible por el lado donde esté situado el Cronometraje. Las placas traseras en ningún caso pueden estar colocadas de forma que el piloto en su postura de manejo de la motocicleta pueda interferir en la correcta visión de los números.

Las dimensiones mínimas de los números son 100x50mm.





Deberán dejarse un espacio libre, como mínimo, de 20mm alrededor de los números, en el cual se vea el fondo del dorsal.

Los colores de los dorsales para la categoría de Scooter son:

	FONDO	NÚMERO
Scooter	Blanco	Negro

6.- SUSPENSIONES

6.1.- Horquilla delantera

De libre preparación.

6.2.- Amortiguador posterior

De libre preparación

7.- RUEDAS

Las llantas deben ser las homologadas para cada scooter.

7.1.- Neumáticos

Los neumáticos serán de libre comercialización en España para este tipo de motocicleta.

Está permitido el uso de neumáticos de competición “slick”.

El uso de generador de corriente, para suministrar energía a los calentadores en la parrilla, está permitido.

8.- FRENOS

De libre preparación.

9.- MANDOS

9.1.- Mandos de pie y Estriberas

Las estriberas deberán ser abatibles con facilidad, por seguridad

Tendrán que estar redondeadas en su extremo y deberán terminar en nylon o duraluminio, para evitar en caso de caída daños en la pista.

9.2.- Mandos manuales y manillar

Los extremos del manillar o semimanillares tendrán que terminar siempre en un tope redondeado de un material resistente a las caídas. Está prohibido el uso de materiales duros, como el hierro o el acero, para evitar dañar el asfalto y que se produzcan chispas.

Es obligatorio la instalación de un pulsador de pare colocado en el manillar.

El puño del gas debe volver a su posición de descanso libremente

Las manetas deben terminar siempre en una bola de 9 mm de diámetro como mínimo.

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

10.1.- Depósito de combustible





Se permite el cambio o modificación del depósito.

Los Scooter que tienen el depósito a la vista y no en el interior, deben llenarlo completamente de una Mouse de elemento de carburante (explosafe o similar), para evitar que se produzcan gases en el interior y que en caso de caída haya explosión.

10.2.- Carburador o inyección

Carburador libre, hasta 28mm máximo.

10.3.- Carburante

Solo se podrá utilizar gasolina sin plomo, según el reglamento R.F.M.E y F.I.M.

11.- SISTEMA ELÉCTRICO

11.1.- Encendido

Encendido libre elección.

12.- RADIADORES

Solo está permitido el uso de agua en la refrigeración líquida, estando prohibido todo tipo de aditivos y anticongelantes.

13.- SISTEMA DE ESCAPE

Es tubo de escape es de libre elección.

14.- PESOS MÍNIMOS

El peso mínimo será **142 Kg** Scooter + Piloto

El peso verificado será el total del piloto con toda la equipación y protecciones más el peso de la motocicleta, incluyendo depósito de carburante, combustible, agua y otros líquidos.

15.- OBLIGACIONES

Se tendrá que eliminar o desmontar: retrovisores, faro, piloto trasero, intermitentes, caballete central y pata de cabra, pedales, parrillas, matrícula y su soporte siempre que sea metálico y no esté situada en el guardabarros trasero.

Por circunstancia de estética está permitido no eliminar el faro y piloto trasero, pero tendrá que taparse y pegarse en su totalidad con cinta americana.

Es obligatorio llevar instalado al menos 1 depósito de 250 c.c. como mínimo, para todos los sobrantes y/o respiraderos de: Depósito, Motor, Radiador y Carburador. Dicho bote será estanco y preparado para que no vierta su contenido en la pista. El depósito tiene que estar completamente vacío cada vez que la motocicleta salga a la pista

Queda prohibido el uso de la telemetría y sistema de adquisición de datos computerizados en entrenos y carreras.





16.- MATERIALES LIGEROS

De forma general, está prohibido el uso de piezas especiales y tornillería de materiales ligeros como: carbono, titanio, etc., a excepción de lo permitido expresamente en los artículos del reglamento.

17.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO

Para poder participar en cualquier competición del Campeonato Andaluz de Velocidad, es obligatorio estar provisto del siguiente equipamiento:

Casco: que deberá cumplir con las homologaciones para velocidad de la F.I.M. Solo cascos tipo "P". No están permitidos los cascos de tipo "NP" o "J" (Cross, enduro o trial)

Indumentaria: que será de cuero de una sola pieza y con protecciones

Guantes: en material de cuero y que sean resistentes.

Botas: en material de cuero o equivalente.

Es obligatorio presentar el equipamiento en la verificación técnica.

Todo el equipamiento estará siempre en perfecto estado de uso durante la prueba, para garantizar la protección del piloto en caso de caída. No está permitido salir a pista con un equipamiento que esté roto o deteriorado, por caídas o desgastes.





REGLAMENTO TÉCNICO

CAMPEONATOS ANDALUCES DE VELOCIDAD

V:25-4-14

2014



CAMPEONATO DE ANDALUCÍA DE VELOCIDAD

CATEGORÍAS:

SERIES 600 y 1000



Síguelo en www.famotos.com **PREPARQUE** Digital

FEDERACIÓN ANDALUZA DE MOTOCICLISMO

INDICE

1.- GENERALIDADES

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CATEGORÍA

3.- MOTOR

- 3.1.- Cilindradas
- 3.2.- Cilindros
- 3.3.- Culata, Cigüeñal, Bielas, Pistones y Árbol de Levas
- 3.4.- Bomba de Aceite
- 3.5.- Carters Motor y Tapas de Carters
- 3.6.- Embrague, Caja de Cambios y Transmisión

4.- CHASIS

5.- CARENADO

- 5.1.- Asiento
- 5.2.- Dorsales

6.- SUSPENSIONES

- 6.1.- Horquilla delantera
- 6.2.- Brazo de suspensión posterior o Basculante
- 6.3.- Amortiguador posterior

7.- RUEDAS

- 7.1.- Neumáticos

8.- FRENOS

9.- MANDOS

- 9.1.- Mandos de pie y estriberas
- 9.2.- Mandos manuales y manillar

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

- 10.1.- Depósito de combustible
- 10.2.- Sistemas de Inyección
- 10.3.- Caja de Aire
- 10.4.- Carburante

11.- SISTEMA ELÉCTRICO

- 11.1.- Encendido y Caja de Control
- 11.2.- Batería
- 11.3.- Alternador

12.- RADIADORES



13.- SISTEMA DE ESCAPE

14.- PESOS MÍNIMOS

15.- OBLIGACIONES

16.- MATERIALES LIGEROS

17.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO

18.- EQUIPAMIENTO SUPLEMENTARIO DE LA MOTOCICLETA

18.1.- Luz trasera de seguridad

1.- GENERALIDADES

Todas las motocicletas participantes en los Campeonatos de Andalucía de Velocidad de la clase especificada, estarán conformes con los presentes Reglamentos Técnicos. Todo lo que no esté especificado en estos Reglamentos se regirá por los Reglamentos Técnicos de la R.F.M.E. y F.I.M., en ese orden. En el caso de que no exista la categoría en cuestión en dichos reglamentos, se regirá por la decisión que tome el jurado de la prueba.

La decisión final de que una motocicleta cumple con lo establecido en los reglamentos o con la decisión del Jurado, es del Delegado Técnico de Velocidad de la F.A.M.

Solo se permitirá la verificación de una sola motocicleta por clase y piloto. En el caso de que una motocicleta, tras caída en los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Delegado Técnico de la F.A.M. podrá admitir la verificación de una segunda motocicleta.

En cualquier momento de la competición se podrá pasar verificaciones técnicas a cualquier motocicleta, para comprobar que cumple con el reglamento técnico, a requerimiento del Jurado de la Prueba, el Director de Carrera o el Delegado Técnico.

La sanción por no cumplir con el reglamento técnico, es la desclasificación o cambio de categoría de la motocicleta implicada. Se tendrá en cuenta si tras la carrera una motocicleta incumpliera el reglamento técnico a causa de una caída.

Las verificaciones técnicas se pasaran con la moto a punto para correr, con la excepción de los neumáticos.

Las motos se dejarán en el parque cerrado posterior a una carrera, con un caballete que las mantenga en pie por si solas.

Es obligatorio presentar en las verificaciones técnicas la ficha técnica de la motocicleta.

Se autoriza para la categoría Series 1000 cualquier modelo de motocicleta que haya sido homologada por la F.I.M. para la categoría de StockExtreme.

Todo aquello que no está autorizado y precisado en este reglamento está totalmente prohibido, incluidos partes o sistemas de la motocicleta.

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CATEGORÍA

Las motocicletas admitidas en las categorías SERIE 600 Y SERIE 1000 serán de producción y de libre comercialización, disponibles en el mercado a través de las redes de venta habituales.

Categorías:



Síguelo en www.famotos.com





- Serie 600
- Serie 1000

3.- MOTOR

3.1.- Cilindradas

Serie 600:

Desde 400c.c. y hasta 610c.c. en 4 tiempos y 4 cilindros. **Con la excepción de la Kawasaki 636**

Desde 400c.c. y hasta 675c.c. en 4 tiempos y 3 cilindros.

Desde 400c.c. y hasta 750c.c. en 4 tiempos y 2 cilindros.

Serie 1000:

Desde 550 c.c. y hasta 1200c.c. en 4 tiempos.

La cilindrada debe mantenerse igual a la de la homologación. No están autorizados ni el rectificado o diámetro, ni la modificación de la carrera para conseguir el límite de la cilindrada.

3.2.- Cilindros

Los cilindros deben mantenerse igual que los homologados.

El acabado de superficie de la camisa debe mantenerse igual que el de la motocicleta homologada. El acabado de la superficie del diámetro del cilindro debe ser como el homologado.

3.3.- Culata, Cigüeñal, Bielas, Pistones y Árbol de Levas

Está prohibida la modificación de los conductos de culata, guías, cámara de combustión y/o alojamientos de vasos de taquets.

Está prohibida la modificación o sustitución de árboles de levas, piñones de distribución, pistones, bielas y/o cigüeñal.

Las válvulas y los muelles tendrán que mantenerse como los homologados por el fabricante

Se permite variar la relación de compresión, variando solamente el espesor de la junta de culata.

3.4.- Bomba de Aceite

La bomba de aceite no podrá sufrir modificación alguna o cambio.

3.5.- Carters Motor y Tapas de Carters

No se autoriza ninguna modificación a los carters del motor (incluyendo la pintura, el pulido y el aligeramiento), manteniéndose igual que los homologados.

Es obligatorio el uso de protectores para las tapas de carter de motor, que contengan aceite y puedan entrar en contacto con la pista en una caída. Estos protectores, deberán estar debidamente anclados y serán de un material lo más resistente posible a la abrasión del asfalto (recomendable material compuesto: carbono, kevlar, etc., con un espesor mínimo de 2mm.)





Los tapones de llenado y vaciado de aceite de motor, caja de cambios y/o transmisión, se precintaran, para evitar que se aflojen y que se vierta aceite a la pista.

3.6.- Embrague, Caja de Cambios y Transmisión

El sistema de embrague se mantendrá como el homologado por el fabricante.

No está permitido la modificación de la caja de cambios.

No se permite ningún tipo de deslimitador en ninguna de las velocidades de la caja de cambios.

Se pueden modificar el piñón de salida, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas.

Es obligatorio tener puesta una tapa protectora en el piñón de ataque, por seguridad.

Es obligatorio el montaje del dispositivo “aleta de tiburón”, en la parte inferior del basculante, como máximo a 5cm del plato de transmisión secundaria, por seguridad.

Serie 600:

Está permitido el cambio semiautomático con centralita de gestión propia.

Serie 1000:

Está permitido el cambio semiautomático con centralita de gestión propia.

4.- CHASIS

El chasis debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

Se pueden realizar agujeros en el chasis solo para fijar piezas aprobadas. (Ejemplo: amortiguador de dirección, soportes de carenados)

Los laterales del chasis pueden protegerse con un recubrimiento en material compuesto. Estas protecciones deberán tener la forma del chasis.

Nada puede añadirse ni retirarse del chasis.

Los soportes y las placas soporte motor deben ser los producidos originalmente por el fabricante para la motocicleta homologada.

La parte trasera del chasis (sub-chasis) debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

Para que no se dañe el chasis en las caídas, se puede instalar dos topes como máximo, uno a cada lado del chasis con las siguientes características:

- Deberán terminar en un material resistente a la abrasión y que no desprenda chispas al contacto con el asfalto, como por ejemplo teflón o plástico.
- La parte final tendrá que ser redondeada sin aristas y tener un diámetro mínimo de 30 mm. y máximo de 76 mm.
- No sobresalir más de 30 mm. del carenado que hay desde la vertical del tope hacia delante y que esté a una distancia máxima de 15 cm. Si el carenado que está delante del tope está a más de 15cm este no podrá sobresalir nada desde este carenado, mirando la moto de frente.
- No podrán instalarse estas protecciones en el área de los reposapiés.





5.- CARENADO

El carenado y los guardabarros delantero y trasero, pueden ser los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada, o reemplazarse por réplicas exactas de las partes originales.

El carenado puede reemplazarse por réplicas exactas de las partes originales. El material puede cambiarse. El tamaño y las dimensiones deben ser los mismos de los accesorios originales sin ningún añadido o eliminación de los elementos diseñados.

La cúpula puede reemplazarse únicamente por un material transparente.

Los soportes del carenado pueden modificarse o reemplazarse.

Pequeñas modificaciones en el carenado y la adaptación en el cuadro o en el motor de pequeños conos plásticos para permitir la utilización de soportes destinados al cambio de ruedas están autorizadas.

El carenado inferior o quilla, tendrá que ser capaz de retener 5lts. de líquido como mínimo, en caso de incidente en el motor; dicho carenado deberá incluir, al menos, 1 orificio de 25mm, situado en la parte delantera del mismo. Este agujero debe permanecer cerrado mediante un tapón en caso de pista seca y debe estar abierto en condiciones de mojado.

Las motocicletas se presentarán a la verificación técnica con la quilla desmontada, para comprobar los precintos de vaciado de aceite bajo el motor.

Ninguna parte del carenado o de la motocicleta podrá sobresalir sobre una línea tangente, trazada verticalmente detrás del neumático trasero y delante del neumático delantero.

Será obligatorio utilizar guardabarros delantero.

Está prohibida la modificación de los guardabarros, como por ejemplo taladrarlo o recortarlo, debiendo ser en forma y aspecto como los homologados para la motocicleta. Está permitido elevar el guardabarros solo lo suficiente para poder meter los calentadores de la rueda.

Todos los bordes expuestos (vivos) deben redondearse.

5.1.- Asiento

El armazón y la garnición del asiento pueden reemplazarse por piezas de apariencia similar a aquellas originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada

La parte superior trasera del asiento puede modificarse para hacer un asiento monoplaza.

El asiento monoplaza debe entonces incluir las placas porta número trasero.

La apariencia vista desde delante o desde detrás, así como el perfil deben ser conformes a la forma homologada.

Todos los bordes expuestos (vivos) deben redondearse.

El sistema homologado de cerradura del asiento (con placas, pernos, juntas de caucho, etc.), puede ser eliminado.

5.2.- Dorsales





Cada motocicleta deberá estar dotada con tres placas porta números, una en el frontal y dos en los laterales.

La placa frontal deberá estar centrada en el carenado ó en caso de interferir una toma de aire central, ligeramente desplazada pero siempre para que la placa sea más visible por el lado donde esté situado el Cronometraje. Las placas traseras en ningún caso pueden estar colocadas de forma que el piloto en su postura de manejo de la motocicleta pueda interferir en la correcta visión de los números. Estas placas han de estar colocadas en el colín trasero.

En el caso de motos con colín muy puntiagudo, se autoriza el montaje de una placa en la parte superior y los números del, TAMAÑO DE LOS DELANTEROS, colocados con la parte superior del número hacia el piloto.

Las dimensiones mínimas de los números son:

	PLACA DELANTERA	PLACA TRASERA
ALTURA	160mm	120mm..
ANCHO	80 mm.	60 mm.
ANCHO DEL TRAZO	25 mm.	25 mm.
ESPACIO ENTRE CIFRAS	20 mm.	20 mm.

Deberán dejarse un espacio libre, como mínimo, de 20mm alrededor de los números, en el cual se vea el fondo del dorsal.

Los colores de los dorsales para la categoría son:

	FONDO	NÚMERO
Serie 600	Blanco	Negro
Serie 1000	BLANCO	AZUL

6.- SUSPENSIONES

6.1.- Horquilla delantera

Las barras, tapones y/o depósito de la horquilla delantera, serán los originales producidos por el fabricante.

Se permite la modificación de las válvulas internas, muelles y cambio de densidad y cantidad del aceite.

Se permite la instalación de un amortiguador de dirección.

El amortiguador de dirección no puede actuar como dispositivo que limite el ángulo de giro.

6.2.- Brazo de suspensión posterior o Basculante

El brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual que el producido por el fabricante para la motocicleta homologada (incluidos la articulación del brazo oscilante trasero y el sistema de tensión de la cadena trasera).





6.3.- Amortiguador posterior

Se autoriza la sustitución del amortiguador trasero.

7.- RUEDAS

Está prohibido el uso de llantas diferentes a las homologadas por el fabricante.

Las llantas permanecerán sin modificación alguna.

El mando del cuenta kilómetros puede retirarse y reemplazarse por un separador de rueda (casquillo,...)

7.1.- Neumáticos

La marca y modelo de los neumáticos es de libre elección, siempre y cuando sean rayados y de libre comercialización en cualquier punto de venta en España, es decir están prohibido los neumáticos tipo slick, los Pirelli Super Corsa SBK y los DUNLOP GP212 PRO

En caso de lluvia está autorizado el uso de neumáticos de lluvia, manteniendo las medidas autorizadas.

Está prohibida cualquier manipulación sobre el neumático.

El uso de generador de corriente, para suministrar energía a los calentadores en la parrilla, está permitido.

8.- FRENOS

Está prohibido el cambio de pinzas y/o bomba de freno, y deberán ser los originales del modelo.

Está permitido el cambio de latiguillo de frenos, depósito y pastillas de frenos.

Se permite cambiar los discos de frenos siempre que se mantenga el diámetro de los originales. Los discos de frenos de sustitución deben ser en material férreo, estando prohibido el uso de discos de carbono.

9.- MANDOS

9.1.- Mandos de pie y estriberas

Las estriberas y sus mandos pueden ser recolocados, pero sus soportes deben montarse en los anclajes originales del chasis. Sus dos puntos de fijación (del reposapiés, pedal de freno y leva de cambio) deben mantenerse como el original. Las levas de las estriberas pueden modificarse. Los puntos de montaje originales deben mantenerse.

Las estriberas deben montarse fijas. El extremo de cada estribera debe acabar en un radio esférico plano y del mismo diámetro que la estribera.





Las estriberas deben acabar con un tapón en aluminio, plástico, Teflón® o cualquier otro material equivalente, fijado de forma permanente. (Radio mínimo de 8mm)

9.2.- Mandos manuales y manillar

Los manillares y sus mandos pueden recolocarse.

El acelerador debe cerrarse por si mismo cuando no es girado manualmente.

Las manetas de freno y embrague pueden ser cambiadas por piezas de recambio comerciales.

Se podrá instalar un regulador para la leva del freno.

Los relojes pueden ser cambiados o retirados, pero el pulsador del arranque eléctrico y el interruptor de paro de motor deben estar colocados en el manillar.

Deberán retirarse todos los mandos manuales (luces, intermitentes, etc) a excepción de la llave de contacto, botón de arranque y/o pare.

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

10.1.- Depósito de combustible

El depósito debe ser el original producido por el fabricante, para la motocicleta homologada.

Todos los depósitos de combustible deben llenarse completamente de una Mouse de elemento de carburante (explosafe o similar), para evitar que se produzcan gases en el interior y que en caso de caída haya explosión.

El tapón será sustituido por uno estanco, roscado y sin cerradura. Están prohibidos los taponos llamados “de rosca rápida”, teniendo que girar al menos una vuelta entera.

10.2.- Sistemas de Inyección

Los cuerpos de admisión e inyectores deben ser unidades Standard iguales a los del modelo homologado.

No se autoriza ninguna modificación de la bomba de gasolina o del regulador de presión.

10.3.- Caja de Aire

La caja de aire y el elemento filtrante, deben mantenerse igual que el originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada, así como los conductos que vienen de los respiraderos del motor.

Los conductos de aire al air-box pueden modificarse o cambiarse, manteniendo su función original.

10.4.- Carburante

Solo se podrá utilizar gasolina sin plomo, según el reglamento R.F.M.E y F.I.M.

11.- SISTEMA ELÉCTRICO

11.1.- Encendido y Caja de Control





La centralita del CDI, será la original. Está prohibido el uso de administradores de inyección.

Se mantendrá sin modificación o cambio el mazo de cables eléctricos, a excepción de la piña de luces que podrá suprimirse.

Serie 600:

Se permite la utilización de sistemas de corte de encendido semiautomáticos con centralita de gestión propia.

Serie 1000:

Se permite la utilización de sistemas de corte de encendido semiautomáticos con centralita de gestión propia.

11.2.- Batería

La batería será igual a la homologada por la motocicleta

11.3.- Alternador

El alternador tendrá que ser original y estar operativo.

12.- RADIADORES

El radiador o radiadores serán los originales. Podrá extraerse el termostato y electro ventilador.

Podrá cambiarse el bote expansor.

En la refrigeración por agua, solo está permitido el uso de agua destilada, estando prohibido todo tipo de aditivos.

13.- SISTEMA DE ESCAPE

Se autoriza el cambio de la cola de escape, siempre que este sea por otro comercial, homologado, que cumpla con las normativas RFME y FIM.

Se permite eliminar el catalizador.

Está permitido el uso de abrazaderas o cogidas del silencioso de materiales ligeros

El número de la (s) salida (s) de escape final debe mantenerse igual que el homologado. La (s) salida (s) debe estar en el mismo lado que el modelo homologado.

Por razones de seguridad, los bordes de la (s) salida (s) del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes.

Proteger el sistema de escape no está autorizado, con la excepción de las partes próximas al pie del piloto y de las partes del carenado que deben protegerse del calor.

El límite máximo de nivel sonoro es de **107 dB**. Se admite una tolerancia de 2dB después de la carrera.

Las RPM para realizar el control de ruido son:

Categoría	2 Cilindros	3 Cilindros	4 Cilindros
-----------	-------------	-------------	-------------





Serie 600	5500rpm	6500rpm	7000rpm
Serie 1000	5000rpm	5000rpm	5500rpm

14.- PESOS MÍNIMOS

El peso límite establecido debe ser neto y en las condiciones en las que la motocicleta ha finalizado la carrera; no se le puede añadir nada a la motocicleta, ni agua, ni aceite, ni combustible o neumáticos.

Serie 600:

Los pesos mínimos para esta categoría son:

Serie 600	2 Cilindros	3 Cilindros	4 Cilindros
Peso mínimo	170Kg	170Kg	162Kg

Serie 1000:

Serie 1000	2 Cilindros	3 Cilindros	4 Cilindros
Peso mínimo	175Kg	170Kg	170Kg

15.- OBLIGACIONES

Se tendrá que eliminar o desmontar: retrovisores, faro, piloto trasero, intermitentes, caballete central y pata de cabra, matrícula y su soporte siempre que sea metálico y no esté situada en el guardabarros trasero, soporte de casco y cajas de herramientas.

Es obligatorio llevar instalado al menos 1 depósito de 250 c.c. como mínimo, para todos los sobrantes y/o respiraderos de: Depósito, Radiador y Carburador. Dicho depósito será estanco y preparado para que no vierta su contenido en la pista. El depósito tiene que estar completamente vacío cada vez que la motocicleta salga a la pista.

El respiradero del motor ha de retornar obligatoriamente en la caja de aire. Está prohibido que dichos respiraderos y sobrantes acaben o descarguen en la quilla o caja de aire.

16.- MATERIALES LIGEROS



Síguelo en www.famotos.com PREPARQUE Digital



De forma general, está prohibido el uso de piezas especiales y tornillería de materiales ligeros como: carbono, titanio, etc., a excepción de lo permitido expresamente en alguno de los artículos del reglamento.

17.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO

Para poder participar en cualquier competición del Campeonato Andaluz de Velocidad, es obligatorio estar provisto del siguiente equipamiento:

Casco: que deberá cumplir con las homologaciones para velocidad de la F.I.M. Solo cascos tipo “P”. No están permitidos los cascos de tipo “NP” o “J” (Cross, enduro o trial)

Indumentaria: que será de cuero de una sola pieza y con protecciones

Guantes: en material de cuero y que sean resistentes.

Botas: en material de cuero o equivalente.

Es obligatorio presentar el equipamiento en la verificación técnica.

Todo el equipamiento estará siempre en perfecto estado de uso durante la prueba, para garantizar la protección del piloto en caso de caída. No está permitido salir a pista con un equipamiento que esté roto o deteriorado, por caídas o desgastes.

18.- EQUIPAMIENTO SUPLEMENTARIO DE LA MOTOCICLETA

Pueden añadirse equipamientos suplementarios que no se encuentren en la motocicleta homologada (por ejemplo, toma de datos, ordenadores, equipos de grabación,...)

La instalación de un sistema de transmisión de una señal entre el piloto y su equipo mediante infrarrojos (IR) por razones exclusivas de cronometraje está autorizada.

La instalación de un sistema GPS para calcular los tiempos y vueltas esta permitido.

La telemetría no está autorizada

20.1.- Luz trasera de seguridad

Todas las motocicletas PUEDEN tener una luz roja en funcionamiento en la parte trasera del asiento, para ser usada durante las carreras en mojado o en las de baja condiciones de visibilidad.

La luz trasera de seguridad debe cumplir con lo siguiente:

- La dirección de la luz debe ser paralela a la línea central de la motocicleta (dirección de marcha) y debe ser claramente visible desde detrás, al menos 15 grados desde la izquierda o derecha de la línea central de la motocicleta.
- Será fijada de manera segura en la parte final del asiento/carenado y aproximadamente en la línea central de la motocicleta. En caso de disputa sobre la posición del montaje o la visibilidad de la luz trasera de seguridad la decisión del Director Técnico del CAV será final.
- La potencia/luminosidad debe ser equivalente a 10-15W (incandescente) o 3-5W (led)
- La luz debe poder ser encendida y apagada





CATEGORÍA:

COPA 2-Tiempos



FEDERACIÓN ANDALUZA DE MOTOCICLISMO

INDICE

1.- GENERALIDADES

2.- ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LA CLASE

3.- MOTOR

- 3.1.- Cilindradas
- 3.2.- Carters motor
- 3.3.- Embrague, caja de cambios y transmisión

4.- CHASIS

5.- CARENADO

- 5.1.- Dorsales

6.- SUSPENSIONES

- 6.1.- Horquilla delantera
- 6.2.- Brazo de suspensión posterior

7.- RUEDAS

- 7.1.- Neumáticos

8.- FRENOS

9.- MANDOS

- 9.1.- Mandos de pie y estriberas
- 9.2.- Mandos manuales y manillar

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

- 10.1.- Deposito de combustible
- 10.2.- Carburador



Síguelo en www.famotos.com **PREPARQUE Digital**



10.3.- Caja de aire

10.4.- Carburante

11.- SISTEMA ELÉCTRICO

11.1.- Encendido

11.2.- Batería

11.3.- Alternador

12.- RADIADORES

13.- SISTEMA DE ESCAPE

14.- OBLIGACIONES

15.- MATERIALES LIGEROS

16.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO

1.- GENERALIDADES

Todas las motocicletas participantes en los Campeonatos de Andalucía de Velocidad de la clase especificada, estarán conformes con los presentes Reglamentos Técnicos. Todo lo que no esté especificado en estos Reglamentos se regirá por los Reglamentos Técnicos de la R.F.M.E. y F.I.M., en ese orden. En el caso de que no exista la categoría en cuestión en dichos reglamentos, se regirá por la decisión que tome el jurado de la prueba.

La decisión final de que una motocicleta cumple con lo establecido en los reglamentos o con la decisión del Jurado, es del Delegado Técnico de Velocidad de la F.A.M.

Solo se permitirá la verificación de una sola motocicleta por clase y piloto. En el caso de que una motocicleta, tras caída en los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Delegado Técnico de la F.A.M. podrá admitir la verificación de una segunda motocicleta.

En cualquier momento de la competición se podrá pasar verificaciones técnicas a cualquier motocicleta, para comprobar que cumple con el reglamento técnico, a requerimiento del Jurado de la Prueba, el Director de Carrera o el Delegado Técnico.

La sanción por no cumplir con el reglamento técnico, es la desclasificación o cambio de categoría de la motocicleta implicada. **Se tendrá en cuenta si tras la carrera una motocicleta incumpliera el reglamento técnico a causa de una caída.**

Las verificaciones técnicas se pasaran con la moto a punto para correr, con la excepción de los neumáticos.

Las motos se dejarán en el parque cerrado posterior a una carrera, con un caballete que las mantenga en pie por si solas.

2.- ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LA CLASE

Las motocicletas admitidas son del tipo velocidad de ciclo 2 tiempos y con una cilindrada mínima de 125 cc. y cualquier año de fabricación.

Categoría:

- SPORT PRODUCCIÓN
- 125 GP
- 250 GP





3.- MOTOR

3.1.- Cilindradas

SPORT PRODUCCIÓN:

Motores de 125 cc. hasta 500cc de fabricación de serie.

Los modelos permitidos en esta categoría, serán fabricados en serie y homologados para la circulación en vías públicas, por ejemplo:

Aprilia RS 125 / RS250 Cagiva Mito 125, Honda NSR 125 / NSR 250 Suzuki Gamma 125, Yamaha TZR 125 / TZR 250 y similares siempre y cuando cumplan el reglamento en otros apartados específicos para esta categoría.

125 GP:

Motores de hasta 125cc prototipos.

Los modelos permitidos serán todas las motos de gran premio FIM 125 y las Metrakit 125, así como todas los prototipos de hasta 125 cc 2 tiempos, en los que se incluyen motos de menor cilindradas con kit de aumento de cilindrada y cualquier otra modificación.

250 GP:

Motores a partir de 125cc prototipos.

Los modelos permitidos serán todas las motos de gran premio FIM de 250cc o más, así como todas los prototipos de más de 250cc 2 tiempos, en los que se incluyen motos de menor cilindradas con kit de aumento de cilindrada y cualquier otra modificación.

La preparación del motor es libre en su interior. Se permite cambiar libremente las piezas internas del motor. En el caso de la sport producción solo pueden usarse piezas de libre comercialización, quedando prohibido el uso de piezas artesanales.

El aspecto exterior del propulsor deberá respetar estrictamente el del original del modelo

3.2.- Carters motor

Los tapones de llenado de aceite de motor, caja de cambios y/o transmisión, se precintaran, para evitar que se aflojen y que se vierta aceite a la pista.

3.3.- Embrague, caja de cambios y transmisión

Es obligatorio tener puesta una tapa protectora en el piñón de ataque, por seguridad. Es obligatorio el montaje del dispositivo “aleta de tiburón”, en la parte inferior del basculante, como máximo a 5cm del plato de transmisión secundaria, por seguridad.

4.- CHASIS

El chasis debe ser el de origen. Los soportes de motor o pletinas deben permanecer originales como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada.

Soportes adicionales para el asiento pueden ser añadidos pero no pueden ser eliminados los originales como el fabricante los produjo para la motocicleta homologada. Los accesorios atornillados al sub-chasis pueden ser eliminados.





Están prohibidos los refuerzos y modificaciones en chasis, basculante, a **excepción de las tijas y** de los necesarios para colocar un amortiguador de dirección y la "aleta de tiburón" en el basculante.

Para que no se dañe el chasis en las caídas, se puede instalar dos topes como máximo, uno a cada lado del chasis con las siguientes características:

- Deberán terminar en un material resistente a la abrasión y que no desprenda chispas al contacto con el asfalto, como por ejemplo teflón o plástico.
- La parte final tendrá que ser redondeada sin aristas y tener un diámetro mínimo de 30 mm. y máximo de 76 mm.
- No sobresalir más de 30 mm. del chasis.
- No podrán instalarse estas protecciones en el área de los reposapiés.

5.- CARENADO

El conjunto frontal/cúpula/carenado puede ser sustituido, pero manteniendo el aspecto original de la motocicleta.

La combinación de soporte de relojes puede ser sustituida.

El guardabarros trasero y/o el protector de cadena pueden ser modificados para albergar coronas de transmisión de mayor diámetro.

Ninguna parte del carenado o de la motocicleta podrá sobresalir sobre una línea tangente, trazada verticalmente detrás del neumático trasero y delante del neumático delantero.

Será obligatorio utilizar guardabarros delantero.

5.1.- Dorsales

Cada motocicleta deberá estar dotada con tres placas porta números, con medidas mínimas de 285x235mm.

La placa frontal deberá estar centrada en el carenado ó en caso de interferir una toma de aire central, ligeramente desplazada pero siempre para que la placa sea más visible por el lado donde esté situado el Cronometraje. Las placas traseras en ningún caso pueden estar colocadas de forma que el piloto en su postura de manejo de la motocicleta pueda interferir en la correcta visión de los números. Estas placas han de estar colocadas en el colín trasero.

En el caso de motos con colín muy puntiagudo, se autoriza el montaje de una placa en la parte superior y los números del TAMAÑO DE LOS DELANTEROS colocados con la parte superior del número hacia el piloto.

Las dimensiones mínimas de los números son:

	PLACA DELANTERA	PLACA TRASERA
ALTURA	160mm	120mm..
ANCHO	80 mm.	80 mm.
ANCHO DEL TRAZO	25 mm.	25 mm.
ESPACIO ENTRE CIFRAS	20 mm.	15 mm.

Deberán dejarse un espacio libre, como mínimo, de 20mm alrededor de los números, en el cual se vea el fondo del dorsal.

Los colores de los dorsales para las categorías Yamaha RD son:



<u>Categoría</u>	<u>FONDO</u>	<u>NÚMERO</u>
Sport producción	Verde	Blanco
GP 125	Blanco	Negro
GP 250	Negro	Blanco

6.- SUSPENSIONES

6.1.- Horquilla delantera

La estructura de la suspensión delantera (barras, tubos, punteras, puentes, etc.) debe permanecer original como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada.

Se permite regulación exterior y modificación o sustitución de los elementos interiores

La altura de las barras de suspensión respecto a los puentes es de libre elección.

Los puentes superior e inferior de la dirección (tijas) **pueden sufrir modificación o sustitución**

El amortiguador de dirección no debe actuar como limitador de recorrido de la dirección (tope de dirección).

En las categorías GP, la horquilla es libre.

6.2.- Brazo de suspensión posterior

Cada elemento del basculante debe permanecer original como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada (incluyendo el pivote del basculante).

Soportes para caballete trasero y tensor rápido del eje de rueda trasera pueden ser añadidos al basculante, siempre atornillados.

Los soportes deben tener aristas redondeadas (con radios grandes) vistos desde cualquier punto.

En las categorías GP, la horquilla es libre.

7.- RUEDAS

La medida de ancho de llanta es libre, así como la marca y el material del que esté fabricado, siempre y cuando no sea carbono, kevlar, etc.

7.1.- Neumáticos

Los neumáticos son de libre elección en cuanto a tipo, compuesto y medidas.

En caso de carreras en mojados se tendrá que montar neumáticos de lluvia.

La manipulación del neumático está prohibida

8.- FRENOS

De libre preparación, pero usando material de libre comercialización.

Los discos serán de material ferrico.

9.- MANDOS

9.1.- Mandos de pie y estriberas

Los reposapiés y los pedales pueden ser sustituidos, pero deben respetar los anclajes originales al bastidor.

Los reposapiés pueden ser rígidos o articulados con sistema de retorno a su posición normal de uso. El extremo del reposapiés debe tener como mínimo un radio esférico sólido de 8 mm

9.2.- Mandos manuales y manillar

Los extremos del manillar tendrán que terminar siempre en un tope redondeado de un material resistente a las caídas. Está prohibido el uso de materiales duros, como el hierro o el acero, para evitar dañar el asfalto y que se produzcan chispas.

Se puede instalar un amortiguador de dirección, sin que este modifique el ángulo de giro de la motocicleta.

El puño del gas debe volver a su posición de descanso libremente.

Las manetas deben terminar siempre en una bola de 9 mm de diámetro como mínimo.

Es obligatorio tener instalado un botón de pare situado en el manillar.

Se permite el uso de manillares planos de una sola pieza o el montaje de semimanillares diferentes a los originales.

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

10.1.- Depósito de combustible

El depósito debe ser el original **o una réplica de la industria auxiliar.**

Todos los depósitos de combustible deben llenarse completamente de una Mouse de elemento de carburante (explosafe o similar), para evitar que se produzcan gases en el interior y que en caso de caída haya explosión.

10.2.- Carburador

De libre elección y preparación.

Los tubos de admisión y láminas pueden ser añadidos, sustituidos o modificados.

10.3.- Caja de aire

De libre elección y preparación. y/o

10.4.- Carburante

Solo se podrá utilizar gasolina sin plomo, según el reglamento R.F.M.E y F.I.M.

11.- SISTEMA ELÉCTRICO

La instalación original puede ser modificada como se indica a continuación: Las partes de la instalación que no se utilizan por haber sido eliminados sus componentes como son, indicadores de dirección (intermitentes), claxon, electro ventilador de refrigeración, etc. Deben ser desconectados o desmontados

11.1.- Encendido

De libre elección y preparación.

11.2.- Batería

El tipo y medidas de la batería es libre, pudiendo llegar a ser eliminada.



11.3.- Alternador

De libre elección y preparación.

12.- RADIADORES

De libre elección y preparación

Solo está permitido el uso de agua en la refrigeración líquida, estando prohibido todo tipo de aditivos o anticongelantes.

13.- SISTEMA DE ESCAPE

De libre preparación y elección, debiendo cumplir con las normas R.F.M.E. y F.I.M. de seguridad.

En el caso de la sport producción el escape tiene que ser de libre comercialización.

14.- OBLIGACIONES

Se tendrá que eliminar o desmontar: retrovisores, faro, piloto trasero, intermitentes, caballete central y pata de cabra, matrícula y su soporte siempre que sea metálico y no esté situada en el guardabarros trasero, claxon, bolsa de herramientas, ganchos o parrilla de transporte, sujeción del casco, estribos y soportes de estribos del pasajero y anillas de sujeción del pasajero.

Es obligatorio llevar instalado al menos 1 depósito de 250 c.c. como mínimo, para todos los sobrantes y/o respiraderos de: Depósito, Motor, Radiador y Carburador. Dicho depósito será estanco y preparado para que no vierta su contenido en la pista. El depósito tiene que estar completamente vacío cada vez que la motocicleta salga a la pista. Está prohibido que dichos respiraderos y sobrantes acaben o descarguen en la quilla o caja de aire.

15.- MATERIALES LIGEROS

De forma general, está prohibido el uso de piezas especiales y tornillería de materiales ligeros como: carbono, titanio, etc., a excepción de lo permitido expresamente en alguno de los artículos del reglamento.

16.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO

Para poder participar en cualquier competición del Campeonato Andaluz de Velocidad, es obligatorio estar provisto del siguiente equipamiento:

Casco: que deberá cumplir con las homologaciones para velocidad de la F.I.M. **Solo cascos tipo “P”. No están permitidos los cascos de tipo “NP” o “J” (Cross, enduro o trial)**

Indumentaria: que será de cuero/cordura de una sola pieza y con protecciones

Gautes: en material de cuero y que sean resistentes.

Botas: en material de cuero o equivalente.

Es obligatorio presentar el equipamiento en la verificación técnica.

Todo el equipamiento estará siempre en perfecto estado de uso durante la prueba, para garantizar la protección del piloto en caso de caída. No está permitido salir a pista con un equipamiento que esté roto o deteriorado, por caídas o desgastes.

