

**REGLAMENTO TÉCNICO**  
**CAMPEONATOS y TROFEOS**  
**DE ANDALUCIA DE MOTOCROSS**

**2015**

**MX**  
**ANDALUCÍA**



**FEDERACIÓN ANDALUZA DE MOTOCICLISMO**

1 Febrero 2.015



# **REGLAMENTO TÉCNICO**

## **INDICE**

### **1.- GENERALIDADES**

### **2.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS**

### **3.- EQUIPAMIENTO**

### **4.- CONTROL TÉCNICO**

4.1. Chasis.

4.2. Dorsales.

4.3. Nivel Sonoro.

4.3.1. Posicionamiento del sonómetro y de la motocicleta

4.4. Manillar.

4.5. Manetas de Freno y Embrague.

4.6. Peso.

### **5.- CARBURANTE**

4.8. Pare.

4.7. Protector de Piñón.



## 1.- GENERALIDADES

Todas las motocicletas participantes en los Campeonatos de Andalucía de Motocross 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, es del Delegado de Motocross de la F.A.M.

Se permite la verificación de dos motocicletas por clase y piloto.

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, el Director de Carrera o el Comisario Técnico. Podrá ser motivo de exclusión si estado de una motocicleta constituye o puede constituir cualquier tipo de peligro durante la competición.

Es obligatorio para todos los pilotos pasar la verificación técnica preliminar en la primera prueba del campeonato. En el resto de las pruebas solo estarán obligados a pasar la verificación preliminar los pilotos que se inscriben por primera vez en el año en el campeonato. Para el resto de pilotos es voluntario el pasar esta verificación preliminar una vez que ya han participado en alguna prueba del Campeonato Andaluz de Motocross.

En todas las pruebas serán verificadas las motocicletas en la entrada del preparque.

Las verificaciones técnicas se pasaran con la moto a punto para correr.

## 2.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS

Podrán participar en todas las categorías de estos campeonatos cualquier tipo de motocicleta aceptada por los reglamentos técnicos de la R.F.M.E. y de la F.I.M., de las cilindradas y con las especificaciones técnicas que a continuación se detallan:

CATEGORÍAS	MOTOCICLETAS ADMITIDAS
50 Automáticas	Motocicletas con cambio automático hasta 50 c.c.
* Alevín 65	Motocicletas con cambio hasta 65 c.c.
Promesas 85	Moto. con cambio superior a 70 c.c. Hasta 85 c.c. en 2 tpo. Moto. con cambio superior a 85 c.c. hasta 150 c.c. en 4 tpo.
MX-2 y MX-2 Aficionados	Moto. con cambio superior a 110 c.c. hasta 144 c.c. en 2 tpo. Moto. con cambio superior a 175 c.c. hasta 250 c.c. en 4 tpo.
MX-1, MX-1 AFC. y Veteranos	Moto. con cambio superior a 110 c.c. hasta 500 c.c. en 2 tpo. Moto. con cambio superior a 240 c.c. hasta 650 c.c. en 4 tpo.

\* En la categoría Alevín 65 c.c., no están autorizadas las motocicletas de 85cc. modificadas a 65cc. El tamaño de las ruedas es libre (solo para este año), pero tendrán que respetar las siguientes medidas:

\* Altura total: 995 mm

\* Largo total: 1.640 mm

\* Alto asiento: 800 mm



- \* Para el año 2016 tanto en la categoría 50 automáticas como en Alevín 65, el tamaño máximo de las ruedas será:
- Rueda delantera: 14”
  - Rueda trasera: 12”

### **3.- EQUIPAMIENTO**

Es responsabilidad de cada corredor elegir un casco y una equipación que reúna las condiciones de seguridad apropiadas. Tanto el casco como la protección ocular y la vestimenta han de ser conformes a la normativa R.F.M.E y F.I.M.

Aunque la F.A.M. acepte las homologaciones, no es responsable de la seguridad real aportada por el fabricante de las prendas. Los corredores son los responsables de juzgar la protección y la duración de uso de los cascos y las vestimentas.

Durante los entrenamientos y carreras, los pilotos han ir equipados de la siguiente manera:

#### Casco

- El casco debe poseer las correspondientes etiquetas identificativas de la normativa de homologación indicadas por R.F.M.E y F.I.M.
- El casco debe estar en buen estado, conservando sus características de seguridad, estando correctamente abrochado y bien ajustado a la cabeza del piloto.

#### Protección de los ojos

- El corredor debe llevar colocadas las gafas protectoras a la salida de las correspondientes, tandas de éntrenos y mangas.

Equipo y vestimenta de protección La vestimenta mínima a emplear será:

- Botas de cuero o material equivalente hasta las rodillas.
- Guantes resistentes.
- Pantalones largos (hasta los tobillos).
- Con el fin de evitar rasguños, en caso de accidente, los brazos de los pilotos deberán estar enteramente cubiertos por una vestimenta de protección de material apropiado.
- Protección del tórax/espalda.
- Se aconseja la utilización de un sistema de collarín de seguridad para la protección del cuello.

#### Numero de dorsal en la camiseta

- Los corredores podrán llevar un número de dorsal en la parte posterior de la camiseta, que coincida siempre con el número de su motocicleta. Este número será de una pintura o material no reflectante y con un tamaño suficiente para poder ser visto por los comisarios. La decisión final sobre la legibilidad de este dorsal corresponde al comisario técnico.
- Está totalmente prohibido salir a pista con un número en la camiseta distinto al de la motocicleta. Igualmente pueden llevar impreso el nombre o apellido en la espalda de la camiseta, no permitiéndose motes ni palabras que puedan ser malsonantes.



#### **4.- CONTROL TÉCNICO**

A la entrada del preparque, al comienzo de cada entrenamiento y manga, serán verificados como mínimo los siguientes puntos:

- Número de chasis.
- Dorsales.
- Protector de manillar.
- Manetas.
- Protector de Piñón.
- Pare.
- Equipamiento.
- Más todo lo que designe el comisario técnico de la prueba.

##### **4.1. Chasis.**

Está prohibido el cambio de chasis. El número de chasis de la/s moto/s con las que va a disputar la prueba será anotado por el piloto en el control de firmas.

##### **4.2. Dorsales.**

Las placas porta números deben ser de forma rectangular en superficie plana y visible y fabricadas en un material rígido y sólido, y deben medir como mínimo 285 mm. x 235 mm. Una placa debe estar situada en la parte delantera de la motocicleta, y otra a cada lado de la misma; deben estar fijas y de manera bien visible y no deben ser tapadas por el corredor cuando éste se encuentre sobre la motocicleta en posición de conducir.

En lugar de utilizar placas, puede ser pintado (con colores mates) o fijado sobre el chasis o el carenado un espacio con las mismas dimensiones. Las cifras deben ser legibles y, como el fondo, deben ser pintados en colores mates antirreflectantes.

Las dimensiones mínimas de las cifras deben ser:

	<u>Altura</u>	<u>Ancho</u>	<u>Ancho del Trazo</u>	<u>Espacio entre cifras</u>
Placa delantera:	140 mm.	80 mm.	25 mm.	15 mm.
Placas laterales:	100 mm.	80 mm.	25 mm.	15 mm

<b>CATEGORÍAS</b>	<b>COLORES DE LOS DORSALES</b>	
<b>50 Automática</b>	<b>Fondo Blanco</b>	<b>Nº Negro</b>
<b>Alevín 65 c.c.</b>	<b>Fondo Azul</b>	<b>Nº Blanco</b>
Promesas	Fondo blanco	Nº negro
MX-2 y MX-2 Aficionados	Fondo negro	Nº blanco
MX-1	Fondo blanco	Nº negro
Veteranos	Fondo Rojo	Nº blanco
MX-1 Aficionados	Fondo Blanco	Nº negro



### **4.3. Nivel Sonoro.**

Las motocicletas se medirán con el sistema 2 Metros Max. según reglamento R.F.M.E. y F.I.M.

#### **4.3.1. Posicionamiento del sonómetro y de la motocicleta**

Los niveles sonoros se medirán con un sonómetro fijo sobre un trípode, en posición horizontal, detrás de la motocicleta.

El sonómetro se colocará en la parte trasera de la motocicleta, a una distancia de 2 metros de la línea central de la motocicleta y a un ángulo de 45°, en el lado del escape, y a 1,35 metros del suelo. La distancia de 2 metros se medirá a partir del punto en el que el centro del neumático trasero está en contacto con el suelo.

Es preferible hacer las pruebas sobre una superficie blanda donde el suelo no retumbe, por ejemplo: sobre hierba o grava fina.

El ruido ambiente deberá ser inferior a 95 dB/A – 100 dB/A.

El comisario técnico debe proteger sus oídos utilizando protecciones auditivas.

La medida se efectúa con la motocicleta sobre sus dos ruedas, en punto muerto, con el motor en caliente. Si es necesario y a petición del Comisario Técnico se engranará una o varias marchas para realizar el control.

El comisario técnico se colocará al lado de la motocicleta, en el lado opuesto al micrófono, o delante del manillar al lado de la rueda delantera, para no hacer de pantalla entre la motocicleta y el micrófono.

Se gira el acelerador tan rápidamente como sea posible (inmediatamente) hasta que aparecen los primeros signos de regulación de régimen (por el limitador de rpm), después se suelta rápidamente para evitar explosiones.

Si hay explosiones, se vuelve a empezar la medición.

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

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

Los niveles máximos de ruidos son los siguientes: 115 dB/A

Será admitida una tolerancia de 1 dB para las verificaciones después de las mangas.

### **4.4. Manillar.**

El manillar no podrá tener un largo menor de 500 mm., ni superior a 850 mm. El largo máximo de las empuñaduras del manillar no debe ser superior a 150 mm. y deben estar sujetas en los extremos del mismo. Todo manillar (con barra o sin ella) llevará un protector. Los dos extremos del manillar tienen que terminar en las empuñaduras, sin que estas estén rotas, o en un tope macizo y redondeado, pero nunca con los extremos al descubierto, para evitar que se lo clave el piloto en una caída.

### **4.5. Manetas de Freno y Embrague.**

Las manetas de freno y embrague deben, en principio, terminar en una esfera (diámetro de esta esfera 19 mm. mínimo). Esta esfera puede igualmente ser allanada pero, en cualquier caso, los bordes deben estar redondeados (espesor mínimo de esta parte allanada 14 mm.).

Estas extremidades deben estar fijas de forma permanente y ser parte integrante de la maneta. Tanto la maneta del embrague como la del freno deben estar en perfecto estado de eficacia y de funcionamiento.





#### 4.6. Peso.

Los pesos mínimos para las motocicletas sin carburante son:

CATEGORIAS	MOTOCICLETAS ADMITIDAS	PESO MINIMO
50 Automáticas	Hasta 50 c.c. con cambio automático	41 Kg.
Alevín 65c.c.	Hasta 65 c.c.	55 Kg.
Promesas	Superior a 70 c.c. Hasta 85 c.c. en 2 tpo.	65 Kg.
	Superior a 85 c.c. hasta 150 c.c. en 4 tpo.	73 Kg.
MX-2 y MX-2 AFC.	Superior a 110 c.c. hasta 144 c.c. en 2 tpo.	88 Kg.
	Superior a 175 c.c. hasta 250 c.c. en 4 tpo.	98 Kg.
MX-1, VET., y MX-1 Aficionados	Superior a 110 c.c. hasta 250 c.c. en 2 tpo.	98 Kg.
	Superior a 350 c.c. hasta 500 c.c. en 2 tpo.	102 Kg.
	Superior a 240 c.c. hasta 650 c.c. en 4 tpo.	102 Kg.

#### 4.7. Protector de Piñón.

Todas las motocicletas deben de ir equipadas con un protector en el piñón de ataque de la cadena, con la misión de que en caso de caída, este no permita que el piloto pueda introducir los dedos de forma accidental.

#### 4.8. Pare.

Todas las motocicletas irán equipadas de un botón de pare, situado en el manillar y en perfecto estado de funcionamiento.

### 5.- CARBURANTE

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