

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

**2017**



**FEDERACIÓN ANDALUZA DE MOTOCICLISMO**

01-Enero-2017



# **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**

**4.3.2. Nivel máximo de ruido.**

**4.4. Manillar.**

**4.5. Manetas de freno y embrague.**

**4.6. Protector de Piñón.**

**4.7. Pare.**

### **5.- CARBURANTE**

## **1.- GENERALIDADES**

Todas las motocicletas participantes en los Campeonatos de Andalucía de Enduro 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 Enduro de la F.A.M.

Al final de la competición se podrá pasar verificaciones técnicas a cualquier motocicleta, para comprobar que cumple con el reglamento técnico, a requerimiento del Jurado, del Director de Carrera o el Comisario Técnico. Podrá ser motivo de exclusión si el 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 cada prueba.

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

El mero hecho de presentar una motocicleta a la Verificación Técnica se considerará como una declaración implícita de conformidad a las Normas Técnicas y del vigente código de circulación español.

## **2.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS**

Podrán participar en todas las categorías de estos campeonatos y trofeos únicamente motocicletas documentadas, matriculadas y equipadas según lo dispuesto en el vigente código circulación español.

Con la firma del boletín de inscripción el piloto se hace único responsable de la autenticidad de los datos reflejados en el mismo y de la documentación aportada a las verificaciones administrativas, en especial respecto al permiso de circulación de la motocicleta y póliza de seguro obligatorio de la misma, eximiendo en todo momento, tanto al club organizador como a la F.A.M., de cualquier tipo de responsabilidad penal o civil que pudiese derivarse del incumplimiento, por parte del piloto, de cualquier precepto del vigente código de circulación español en el transcurso de la competición.

<b>CATEGORÍAS</b>	<b>MOTOCICLETAS ADMITIDAS</b>
SÉNIOR A SÉNIOR B SÉNIOR C	Desde 80 c.c. hasta 500 c.c. - 2 tiempos
JUNIOR SUB-23 MÁSTER 45 AFICIONADOS	Desde 125 c.c. hasta 990 c.c. - 4 tiempos

### **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 de 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.

- **Queda prohibido el uso de cascos tipo J, los llamados “Jets” o “Semi-Jets”**

- El casco debe estar en buen estado, conservando sus características de seguridad, estando correctamente abrochado y bien ajustado a la cabeza del piloto.

- Queda prohibido montar en el casco cualquier tipo de accesorio, como por ejemplo cámaras, incluidos sus soportes, siempre que estos no vengan instalados de serie con la homologación del casco, por motivos de seguridad.

Protección de los ojos

- El corredor debe llevar colocadas las gafas protectoras a la salida de las correspondientes, tandas de entrenos 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**

Todo piloto inscrito deberá aportar en las verificaciones administrativas su D.N.I. Una vez cumplimentados y aportados estos datos, la organización entregará a cada piloto tres placas porta números (una frontal y dos laterales) con el dorsal correspondiente a su motocicleta. Las placas porta números y dorsales deberán estar colocados obligatoriamente en la motocicleta durante todo el transcurso de la competición y no podrán ser manipulados ni cambiada su configuración original.



La F.A.M., puede autorizar la colocación de publicidad obligatoria en todas las motocicletas inscritas, reflejando en el reglamento particular de la prueba la dimensión y espacio a ocupar a tal efecto.

Verificaciones Técnicas:

Serán verificados los siguientes elementos:

- Placas y números reglamentarios; luces delantera, trasera y de stop, con instalación fija y definitiva que debe ser alimentada por un alternador accionado por el motor de la motocicleta.
- Neumáticos homologados para Enduro. (Según art. 49 de los reglamentos técnicos de la F.I.M.). Control de ruido: Se realizará con el sistema 2 metros max. según art. 79 de los reglamentos técnicos de la F.I.M.
- Placa de matrícula homologada. Estará fijada a la aleta del guardabarros trasero de forma fija y definitiva, y deberá estar presente durante toda la competición.

Serán marcados los elementos siguientes: Bastidor, bujes de ruedas, carter, silenciador. Se define el silenciador como parte de la motocicleta destinada a atenuar el ruido del motor. Todas sus partes deberán ser rígidas, sólidas y definitivas, no pudiendo presentar elementos u obstrucciones susceptibles de ser substituidas o manipuladas después del marcaje.

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.

El piñón de ataque de las motocicletas deberá estar provisto de un protector para impedir que el piloto introduzca los dedos en el interior.

Las manetas de freno y/o embrague deben de terminar en una bola redondeada, no será suficiente su mecanización para evitar el filo punzante.

Las estriberas de la motocicleta siempre deben de tener una terminación redondeada y movimiento retractil para que en caso de caída no produzca daños al piloto.

Pare de emergencia ubicado en el manillar o en una zona de fácil y rápido acceso

Todas las motocicletas en el momento de entrar a parque cerrado deben estar equipadas con el sistema de sujeción, “pata de cabra”, con las que han sido homologadas. Esta debe ser capaz de estar en una posición de “recogida” de manera automática mediante resorte, y en su defecto el piloto debe de adaptar un sistema de sujeción para evitar su movimiento involuntario

Todo piloto inscrito deberá aportar al Comisario Técnico:

- Permiso de conducir.
- Permiso de circulación de la motocicleta.

#### **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 140 mm. x 250 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, de color negro mate, debe ser legibles y el fondo en blanco.

Las dimensiones mínimas de las cifras deben ser:

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

Los números por categoría son:

CATEGORÍAS	del	al
SÉNIOR A	1	50
JUNIOR SUB-23	51	99
SÉNIOR B	100	199
SÉNIOR C	200	299
MÁSTER 45	300	399
AFICIONADOS	400	499

### 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.

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.

#### **4.3.2. Nivel máximo de ruido.**

Los niveles máximos de ruidos son los siguientes: 112 dB/A

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

#### **4.4. Manillar.**

Todo manillar (con barra o sin ella) llevará un protector. Los dos extremos del manillar tienen que terminar en las empuñaduras, sin que éstas 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.

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

Las manetas de freno y embrague deben, en principio, terminar en una esfera (diámetro de 19mm 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.

#### **4.3. Protector del piñón.**

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

#### **4.3. Pare.**

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

### **5.- CARBURANTE**

Sólo se podrá utilizar gasolina sin plomo, según el reglamento RFME y FIM.