

**REGLAMENTO TÉCNICO**  
**CAMPEONATOS y TROFEOS**  
**DE ANDALUCIA DE CROSS-COUNTRY**

**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.**

#### **4.8. Estriberas**

### **5.- CARBURANTE**



## **1.- GENERALIDADES**

Todas las motocicletas participantes en los Campeonatos de Andalucía de Cross-Country 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 Cross-Country 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, el 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 pasaran 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.

## **2.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS**

Podrán participar en todas las categorías de estos campeonatos cualquier tipo de motocicleta de motocross y enduro, 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:

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

## **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 la carrera, 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 la carrera.

#### 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 mote ni palabras que puedan ser malsonantes.

## **4.- CONTROL TÉCNICO**

En la verificación preliminar serán verificados como mínimo los siguientes puntos:

- Número de chasis (que será anotado en la ficha técnica).
- Dorsales.
- Protector de manillar.
- Manetas.
- Protector de Piñón.
- Pare.
- Equipamiento.
- Estriberas
- Más todo lo que designe el comisario técnico de la prueba.

### **4.1. Chasis.**

Está prohibido el cambio de chasis.

### **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 fijadas 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 anti-reflectantes.

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

Los colores para el fondo y los números por categoría son:

<b>CATEGORÍAS</b>	<b>COLOR FONDO</b>	<b>COLOR NUMERO</b>	
Senior A	ROJO	BLANCO	<b>10</b>
Senior B	BLANCO	NEGRO	<b>10</b>
Senior C	AMARILLO	NEGRO	<b>10</b>
Junior Sub-23	VERDE	BLANCO	<b>10</b>
Master 45	AZUL	BLANCO	<b>10</b>
Aficionados	NEGRO	BLANCO	<b>10</b>

### 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 para Cross-Country son los siguientes: 115 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 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. 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.

#### **4.7. Pare.**

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

#### **4.8. Estriberas.**

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

### **5.- CARBURANTE**

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