

**REGLAMENTO TÉCNICO**  
**TROFEOS**  
**DE ANDALUCIA DE ENDURO INDOOR**

**2017**



**FEDERACIÓN ANDALUZA DE MOTOCICLISMO**

08-Mayo-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 el Trofeo de Andalucía de Enduro Indoor 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 tomar parte en este trofeo motocicletas tipo MOTOCROSS, ENDURO y TRIAL de las siguientes cilindradas.

- Motocicletas desde 80c.c. hasta 500c.c. en 2 tiempos.
- Motocicletas de hasta 600c.c. en 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 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.
- No está permitido el uso de cascos tipo Jet o Trial (Tipo “J”)



- Queda prohibido montar en el casco cualquier tipo de accesorio, como por ejemplo cámaras, incluidos sus soportes, siempre que estos no vengán 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 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

Todo piloto inscrito deberá aportar en la verificación administrativa 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:

Solamente se autoriza a verificar una sola motocicleta por piloto.

- Serán verificados rigurosamente los siguientes elementos:

- Números reglamentarios.
- Manetas de embrague y de freno.
- Guardabarros trasero.
- Protector piñón de ataque
- Protector manillar
- Neumáticos tipo motocross, enduro o trial
- Estriberas



- Serán precintados los elementos siguientes:
  - Bastidor.
  - Cáster.
  - Silencioso (no se permitirán obstrucciones).

Elementos de las motocicletas a tener en cuenta:

♦ 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.

#### 4.1. Chasis

Está prohibido el cambio de chasis. El número de chasis de la moto con la 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 una materia rígida y sólida, 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 deben ser legibles y, como el fondo, deben ser pintados en colores mates antirreflectantes. Las dimensiones mínimas de las cifras deben ser:

PLACA DELANTERA		PLACA TRASERA
140 mm.	Altura	140 mm.
80 mm.	Ancho	80 mm.
25 mm.	Ancho del trazo	25 mm.
15 mm.	Espacio entre cifras	15 mm.

- Colores fondo y números: Los colores del fondo y de las cifras son los siguientes, siempre que respetando los criterios anteriormente expresados, así como el sistema inglés de cifras, sean visibles por los cronometradores y autorizados por el Comisario Técnico.

<u>CATEGORÍA</u>	<u>COLORES FONDO PLACA</u>	<u>COLORES NÚMEROS</u>
SENIOR “PRO”	<u>LOS APORTARÁ LA FAM</u>	
JUNIOR “SUB-23”		
SENIOR “FUN”		
AFICIONADOS		
MASTER 40		
TROFEO SOCIAL		

### 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.

#### 4.5. Manetas de freno y embrague.

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.

#### 4.6. 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.

#### 4.7. 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

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