



CMV 2012

REGLAMENTS TÈCNICS.



ÍNDIX.

- 2012 CMV Índex.
- 2012 CMV Normativa Banc de potencia.
- 2012 CMV Normativa Carburants.
- 2012 CMV Normativa Cascs.
- 2012 CMV Normativa CDI.
- 2012 CMV Normativa Dorsals.
- 2012 CMV Normativa Marques i models homologats.
- 2012 CMV Normativa Pesos.
- 2012 CMV Normativa Pneumàtics.
- 2012 CMV Normativa Pneumàtics adhesius.
- 2012 CMV Normativa Soroll.
- 2012 CMV Reglament Tècnic Challenge 80.
- 2012 CMV Reglament Tècnic Pre-125.
- 2012 CMV Reglament Tècnic Pre-Moto3.
- 2012 CMV Reglament Tècnic SuperSport 600.
- 2012 CMV Reglament Tècnic Stock Extreme



NORMATIVA BANC DE POTENCIA

El banc de potència està disponible perquè els tècnics de la carrera puguin realitzar les verificacions oportunes en finalitzar les tandes de entrenaments i carrera. Opcionalment el banc estarà disponible per a qualsevol participant previ pagament en el mateix banc de proves de 25 €.

Divendres, si està disponible el banc, de 17:00 hores a 20:00 hores es podran realitzar proves voluntàries
previ pagament de 25 € per motocicleta i prova.

Tot participant, si és requerit pels tècnics, té l'obligació de posar la moto al banc de potència; en cas contrari quedarà exclòs.

La classificació de la motocicleta no serà vàlida fins a realitzar la prova en el banc de potència; si no és possible realitzar la prova, en entrenaments perdrà els seus temps i en carrera serà exclòs.

Tota motocicleta que sobrepassi la potència indicada
Challenge 80cc: màxim de 21CV
Pre-125: màxim de 31CV
Pre-Moto3 màxim de 35CV
en entrenaments perdrà els seus temps i en carrera serà exclòs.

Només està permès la presència d'una persona com a representant del pilot durant la prova no essent accessible per a altres persones.

NORMATIVA CARBURANTS.

REGLAMENT CARBURANTS 2012.

Art. 2.10.- CARBURANT, MESCLES CARBURANT/OLI.

Totes les motocicletes han de ser alimentades amb carburant sense plom, tal com generalment s'entén aquest terme.

Art. 2.10.1.- Propietats físiques per al carburant sense plom.

Art. 2.10.1.1.- El carburant sense plom ha d'estar d'acord amb les especificacions de la F.I.M..

Art. 2.10.1.2.- El carburant sense plom estarà d'acord amb l'especificació de la F.I.M. si:

a) Respecta les característiques següents:

Propietat	Unitats	Min.	Max.	Mètode de control
RON		95,0	102,0	ISO 5164
MON		85,0	90,0	ISO 5163
Oxigen	% m/m		2,7	ASTM D 5622 ASTM D 4815 (1)
Nitrogen	% m/m		0,2	ASTM D 4629
Benzè	% v/v		1,0	EN 238
RVP	kPa		90	EN 12
Plom	g/l		0,005	EN 237 (2)
Densitat a 15º C	kg/m ³	720,0	775,0	ASTM D 4052
Estabilitat a la oxidació	minuts	360		ASTM D 525
Goma existent	mg/100 ml		5,0	EN ISO 6246
Sofre	mg/kg		10	ASTM D 5453
Corrosió del coure	posició		C1	ISO 2160
Destil·lació:				
E a 70°C	% v/v	22,0	50,0	ISO 3405
E a 100°C	% v/v	46,0	71,0	ISO 3405
E a 150°C	% v/v	75,0		ISO 3405
Punt d'ebullició Final	°C		210,0	ISO 3405
Residu	% v/v		2,0	ISO 3405
Aparença		Clar i brillant		Inspecció Visual
Olefines	% v/v		18,0	ASTM D 1319 (3)
Aromàtiques	% v/v		35,0	ASTM D 1319 (3)
Total diolefines	% m/m		1,0	GCMS/HPLC

Notes:

1. Podrà igualment referir-se als mètodes d'acoblament GC/MS per a un examen detingut del cromatograma.
2. El tenidor en compostos oxígens serà pres en compte per corregir les concentracions en olefines i aromàtics d'acord amb el paràgraf 13.2 de la norma ASTM D 1319:1998.

El mètode de control per a les olefines i aromàtics de les mesclades de 2 temps s'efectuarà per cromatografia de gasos. En cas de controvèrsia, serà utilitzat el mètode de control assenyalat en la norma EN 228:2000.

b) El total dels components individuals d'hidrocarburs presents en concentracions inferiors al 5% ha de constituir, almenys, el 30% m/m del carburant. El mètode de control serà la cromatografia de gasos i/o per GC/MS.

c) La concentració total de naftens, olefines i aromàtics classificats per cada grup classificat per nombre d'àtoms de carboni no han d'excedir els valors que se citen en la següent taula:

% (m/m)	C4	C5	C6	C7	C8	C9+
Nafta	0	5	10	10	10	10
Olefines	5	20	20	15	10	10
Aromàtiques	-	-	1,2	35	35	30

La concentració total en naftens bicíclics i en olefines bicíclics no podrà excedir l'1% (m/m). El mètode de control utilitzat serà la cromatografia de gasos.

d) Només es permeten els compostos oxigenats següents:

Metanol, etanol, iso-propil alcohol, iso-butil alcohol, metil terciari-butil èter, etil terciari-butil èter, terciari amil-metil èter, di-isopropil èter, normal-propil alcohol, terciari-butil alcohol, normal-butil alcohol, secundari butil-alcohol.

e) La concentració en manganès no pot ser superior a 0,005 g/l. Actualment aquesta tolerància està únicament destinada a cobrir el risc potencial d'una possible contaminació menor per altres carburants. El carburant no contindrà cap substància que sigui susceptible d'una reacció exotèrmica en absència d'oxigen extern.

Les gasolines de substitució dels amb plom, encara que bàsicament no continguin plom, no es poden considerar una alternativa a l'ús de gasolina sense plom. Aquestes gasolines poden contenir additius inacceptables, incompatibles amb els reglaments F.I.M. que regulen els carburants.

f) Per a les mescles 2 temps, s'autoritzen les següents toleràncies per a les especificacions de carburant:

· Densitat a 15 ° C	_30kg/m ³
· Residu de destil·lació	No controlat

Art. 2.10.3.- Aire.

Com a oxidant, només l'aire ambient pot ser barrejat amb el carburant.

Art. 2.10.4.- Primers Controls.

Art. 2.10.4.1.- En tots els Campionats i Trofeus F.C.M., la F.C.M. pot sol·licitar controls de carburant abans, o bé en el moment del lliurament, en una manifestació en la que aquests carburants són utilitzats.

Art. 2.10.4.2.- La F.C.M. pot sol·licitar a qualsevol persona o organització, sent un subministrador en potència de carburant, que sotmeti una mostra per controlar la seva conformitat amb les especificacions de carburant.

Art. 2.10.5.- Mostreig i Control de Carburant.

1. El Comissari Tècnic nomenat per la F.C.M. és l'únic responsable de l'administració i de la supervisió durant la presa de mostres del carburant.

2. Les motocicletes seleccionades per als controls de carburant seran normalment entre les tres (3) primeres i seran, consegüentment, fetes en el "parc tancat" on els dipòsits de gasolina seran desmuntats per als controls de pes (si n'hi ha).

3. Altres motocicletes seran seleccionades per sorteig per als controls de carburant. Un Comissari Tècnic informarà a cada pilot en el moment de finalitzar la carrera (o màniga) i aquest haurà de seguir immediatament cap al "parc tancat".
4. El carburant a controlar serà traspasat a dos ampolles (2 mostres de màxim un (1) litre cadascuna, marcades "A" i "B" i identificades amb la referència de la motocicleta de la qual s'ha pres la mostra. Les ampolles seran tancades, precintades i etiquetades pel Comissari Tècnic nomenat per la F.C.M..
5. Exclusivament es poden utilitzar ampolles noves en els controls de carburant i exclusivament materials nous poden utilitzar per al transvasament del carburant.
6. El Formulari de Declaració de Mostra de carburant s'ha d'emplenar immediatament, i ha d'indicar totes les informacions tal que presentades en el full d'exemple, comprnent la identitat del pilot i de la motocicleta, la data, el lloc i l'hora de la presa de les mostres. Un responsable de l'equip signarà aquestes declaracions un cop verificat que totes les informacions són correctes.
7. La mostra "A" s'enviarà al laboratori contractat per la F.C.M., acompanyada d'un exemplar de la Declaració de Mostra de carburant. Els costos generats per les anàlisis de la mostra "A" seran a càrrec de la F.C.M..
8. La mostra "B" serà enviada a la F.C.M. i conservada en cas de reclamació i/o sol·licitud de contra-anàlisi pel laboratori contractat per la FCM. Els costos generats per les anàlisis de la mostra "B" seran a càrrec de l'equip en qüestió.
9. Les dues mostres seran transportades per un ordinari concertat.
10. El laboratori ha de transmetre els resultats de les anàlisis a la F.C.M., a la major brevetat possible, des de la recepció de les mostres i abans del divendres a la tarda de la manifestació següent d'aquest Campionat.
11. En el cas que no siguin conformes, la F.C.M. ha, el més aviat possible des de la recepció dels resultats, informar el Delegat de l'especialitat i als representants del pilot/de l'equip en qüestió.
En el cas que es sol·liciti un contra-anàlisi, amb la mostra "B", ha de ser sol·licitada per l'equip a la F.C.M. a les 48 hores següents a la recepció de la notificació dels resultats del control en laboratori de la mostra "A".
12. Un representant de la F.C.M. estarà present durant el control de la mostra "B" per confirmar la identificació i la qualitat del precinte d'aquesta mostra "B".
Qualsevol infracció a les especificacions del carburant FIM comportarà automàticament l'exclusió del participant per a tota la manifestació. El resultat de l'anàlisi (mostra "A" o "B") més favorable al participant serà presa en compte.
13. La F.C.M. pot ordenar i autoritzar "mètodes de control in situ", que s'efectuaran d'acord amb el sistema ASTM per a la detecció d'una sola característica en una mostra de carburant.
14. Quan un control de carburant és ordenat pel jurat, a causa d'una reclamació, la part perdedora es farà càrrec de totes les despeses del control de carburant o una part d'ells fixada pel Jurat.

Art. 2.10.6.- Emmagatzematge de gasolina.

La gasolina només pot emmagatzemar en contenidors metàl·lics precintables, al box de l'equip participant.

Equipament antiincendis, personal i dispositius de protecció han d'estar en conformitat amb els requisits imposats pels reglaments i les autoritats locals.



L'organitzador ha de comptar amb extintors d'una mida i tipus aprovats pels reglaments locals, i disponibles per a cada participant en l'àrea de boxes.

Art. 2.10.7.- Agents de refredament.

Els únics líquids de refredament autoritzats, a part de l'oli de lubricació, seran l'aigua o l'aigua barrejada amb alcohol etílic.

NORMATIVA CASCS.

NORMATIVA DE CASCS F.C.M. – 2012

Marques d'aprovació Internacional reconegudes - Normativa FIM

Art. 2.1.- Els cascs han d'estar conformes a unes de les següents normes internacionals:

• Europa	ECE 22-05, 'P', 'NP' o 'J'
----------	----------------------------



Per Velocitat: 'P'

Per Motocròs, Trial, Enduro, Quads, Supermoto ... 'P', 'NP' o 'J'

CASCS P05: Cobreixen la barbata i la seva cobertura la protegeix.

CASCS NP05: Cobreixen la barbata i la seva cobertura No la protegeix.

CASCS J05: No cobreixen la barbata. (Semi-Jets i Jets).

• Japó	JIS T 8133: 2007
--------	------------------



• USA	SNELL M2010
-------	-------------



Com identificar si el meu casc compleix la normativa????

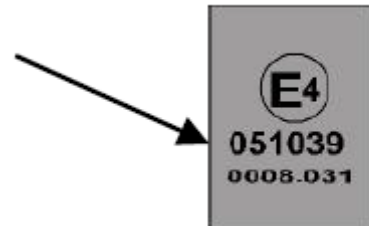
Per cascos amb normativa Europea

L'etiqueta d'homologació està cosida a les corretges de cordat.

Trobarem una etiqueta amb la E d'Europa i un nombre que correspon al país de fabricació.

A continuació un nombre que ha de començar per 05

Si aquest número comença per 04 o 03 no compleix la normativa.



Per cascos amb normativa Japonesa

Trobarem l'etiqueta enganxada a l'interior del casc.

En la mateixa hem de trobar el següent codi

JIS T 8133: 2007.

L'etiqueta ha d'estar sense manipular.



Per cascos amb normativa USA

Trobarem l'etiqueta enganxada a l'interior del casc.

En la mateixa hem de trobar al fons de l'adhesiu el codi

SNELL M 2010

L'etiqueta ha d'estar sense manipular.



NORMATIVA CDI.



ITALKIT, S.L. ha cerrado un acuerdo de colaboración con la Comisión Técnica de la Real Federación Española y Catalana de Motociclismo, por el cual, ambas han homologado un encendido electrónico rotor interior, marca SELETTA-ITALKIT, modelo P3356, con curva A2/c (ver gráfica adjunta) variable, adaptable a cualquier motor, con giro izquierdas o derechas.

En la cara del rotor van marcadas, en rojo (marcas largas) el momento de ignición o encendido y en verde (marcas cortas) la recomendada por el fabricante, estando el pistón en el punto muerto superior (P.M.S.) y teniendo en cuenta el sentido de giro de cada motor, la que debe hacerse coincidir con la marca única del stator.

El stator rojo, marcado 3356E - ITALKIT, tiene una marca única para el control del momento de ignición y una numeración de control federativo.

La bobina roja está dotada de un cable con terminal rojo, para el botón de pare. Se incluye un cable de masa, para conectar chasis-motor.



ITALKIT, S.L.

Camino de los Pinos, 20 – 30570-BENIAJAN (Murcia) España – Telf.:(+34) 968 259500 -Fax: 968 262831

Web: www.italkit.com - e-mail: italkit@italkit.com



CMV

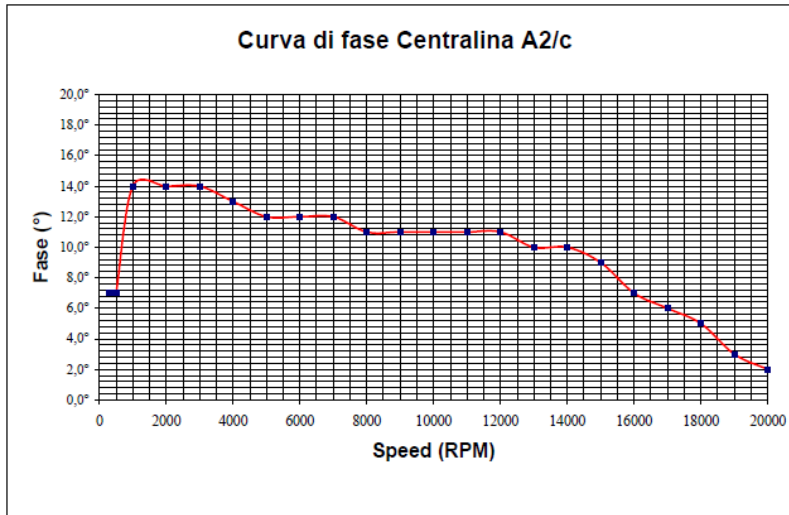
CAMPEONATO MEDITERRANEO de VELOCIDAD



UTE - Ufficio tecnico Elettrico



Curva di fase dell'accensione SELETTRA A2/c Statore 2 Poli O 58.



RPM	Fase
(rpm)	(°)
0	
300	7,00
400	7,00
500	7,00
1000	14,00
2000	14,00
3000	14,00
4000	13,00
5000	12,00
6000	12,00
7000	12,00
8000	11,00
9000	11,00
10000	11,00
11000	11,00
12000	11,00
13000	10,00
14000	10,00
15000	9,00
16000	7,00
17000	6,00
18000	5,00
19000	3,00
20000	2,00

NORMATIVA DORSALS, colors i mides.

CATEGORIA	FONS	DORSAL
Challenge 80cc.	Groc	Negre
Pre-125	Blanc	Vermell
Pre-Moto3	Negre	Blanc
SuperSport	Blanc	Blau
Stock Extrem	Blanc	Negre

El número davanter ha d'estar col·locat en el centre del frontal del carenat o decantat cap al costat on quedi a la vista en el sentit de marxa del lloc de cronometratge oficial.

<u>Les mides per a tots els números davant són:</u>	<u>Alçada mínima</u>	<u>160mm.</u>
	<u>Ample mínim</u>	<u>80mm.</u>
	<u>Taç mínim</u>	<u>25mm.</u>
<u>Les mides per a tots els nombres secundaris són:</u>	<u>Alçada mínima</u>	<u>120mm.</u>
	<u>Ample mínim</u>	<u>60mm.</u>
	<u>Taç mínim</u>	<u>25mm.</u>

Els números de l'1 al 9 podran ser més amples.

Només es podran utilitzar els dorsals de l'1 al 99.

En cas de disputa sobre la llegibilitat del/s número/s, la decisió del Director Tècnic serà definitiva.

MARQUES I MODELS HOMOLOGATS.

Art. 1.- Marques i models homologats per la categoria Ch. 80cc..

A un preu màxim de P.V.P. de 7.000€ + IVA.

Art. 1.1.- Segons Reglamentació F.C.M.

GRC

Metrakit

RMU

Art. 3.- Marques i models homologats per la categoria Pre.125.

A un preu màxim de P.V.P. de 9.000€ + IVA.

Art. 3.1.- Segons Reglamentació F.C.M.

Conti

Metrakit

MIR

RMU

Art. 4.- marques i models homologats per la categoria Pre-Moto3.

A un preu màxim de P.V.P. de 14.000€ + IVA.

Art. 4.1.- Segons Reglamentació F.C.M.

Moriwaki

RMU

Art. 8.- Marques i models homologats per la categoria SuperSport600.

Art. 8.1.- Segons reglamentació F.I.M..

SUPERSPORT 600	
MODEL	PERIODE DE PRODUCCIÓ DES DE - FINS
HONDA CBR 600 RR (PC40)	JAN 09 - present (STD + ABS version)
KAWASAKI ZX 600 R F (ZX-6R)	JAN 09 – present
SUZUKI GSX 600 R (K8)	JAN 08 - final
SUZUKI GSX-R600 L1	JAN 11 - present
TRIUMPH DAYTONA 675	JAN 09 – final
TRIUMPH DAYTONA 675R	JAN 11 – present
YAMAHA YZF R6	JAN 08 – final
YAMAHA YZF R6	JAN 12 - present (parts updates)

Art. 10.- Marques i models homologats per la categoria Stock Extreme 1000.

Art. 10.1.- Segons reglamentació R.F.M.E..



NORMATIVA PESOS

Categories:

Challenge 80cc, Pre-125, Pre-Moto3

S'autoritzen els següents pesos mínims:

70 kg	Challenge 80cc	118 kg motocicleta + pilot
80 kg	Pre -125	128 kg motocicleta + pilot
90 kg	Pre-Moto 3	138 kg motocicleta + pilot

No hi ha tolerància.

Per arribar al pes mínim es pot utilitzar llast.

El pes verificat serà el total del pilot amb tot l'equipament i proteccions més el pes de la motocicleta, incloent dipòsit de carburant, combustible, aigua i altres líquids, a més de qualsevol element complementari fixat a la motocicleta, com l'emissor de cronometratge, càmera, equipament telemètric, etc..

Durant els entrenaments es podran efectuar controls de pes aleatoris en la zona designada pel Cap dels Comissaris Tècnics, així com al final de la carrera.

En finalitzar els entrenaments i la cursa no està permès de beure o realitzar qualsevol operació en la motocicleta fins a dipositar-la al parc tancat i haver-se assegurat que no correspon realitzar el control de pes.

NORMATIVA PNEUMÀTICS.

Art. 1.- Per les categories següents es obligatòria la utilització de pneumàtics sense manipular de les marques següents:

Art. 1.1.-

- Challenge 80cc - Pre-125 - Pre-Moto3

MARCA	DISTRIBUÏDOR
BRIDGESTONE	BRIDGESTONE ESPAÑA
DUNLOP	V2 MOTORSPORT
MICHELIN	RODI
PIRELLI/METZELER	SRC

Art. 2.- Per les categories següents es obligatòria la utilització de pneumàtics sense manipular de les marques següents:

Art. 2.1.-

- SuperSport - Stock Extreme

MARCA	DISTRIBUÏDOR
BRIDGESTONE	BRIDGESTONE ESPAÑA
DUNLOP	V2 MOTORSPORT
MICHELIN	RODI
PIRELLI/METZELER	SRC

Art. 4.- Utilització màxima per categoria d'unitats de neumàtics:

CATEGORIA	ENTRENAMENTS	WARM UP	CURSA	TOTAL
Challenge 80cc	Lliure	Lliure	Lliure	Lliure
Pre-125	Lliure	Lliure	Lliure	Lliure
Pre-Moto3	Lliure	Lliure	Lliure	Lliure
SuperSport	Lliure	Lliure	Lliure	Lliure
Stock Extrem	Lliure	Lliure	Lliure	Lliure

En cas de pluja el número de neumàtics del tipus PLUJA es lliure.

Tots els neumàtics han d'estar marcats. Tot pilot amb una motocicleta equipada amb qualsevol altre pneumàtic d'una altra marca i/o distribuït per una altra importador/distribuïdor diferent de l'homologat no serà autoritzat a prendre part en cap cita del CMV.

NORMATIVA ADHESIUS de pneumàtics.

Consells per enganxar els adhesius de pneumàtics, **en cas d'aplicació** (totes les categories):

1. Amb la intenció que ens ajudeu a una RÀPIDA identificació en el pit lane dels adhesius dels pneumàtics, HEU de col·locar-los al costat DRET segons el sentit de la marxa. Si us plau, recordeu i considereu la direcció de la roda quan enganxeu l'adhesiu.
2. En cas d'accident, si us plau informeu el Comissari Tècnic immediatament (tan aviat com sigui possible). El dany del pneumàtic s'estudiarà amb la cooperació del constructor per determinar un reemplaçament adequat.
3. El lloc on enganxeu l'adhesiu ha d'estar sempre net. Es recomana netejar amb "Contact-Cleaner".



4. Quan ho col·loqueu, espereu 30 segons aproximadament i retireu el plàstic. Això ajudarà a que l'adhesiu s'adhereixi correctament al pneumàtic.



NORMATIVA SOROLL.

CONTROL DEL NIVELL SONOR - 2 Metres MAX

PREPARACIÓ DEL SONÒMETRE.

- Calibrat a 113,5 dB/A o 93,5 dB/A per tenir en compte el caputxó d'escuma per el vent.
- Col·locar el caputxó d'escuma per el vent en el micròfon.
- Activar l'opció A.
- Activar la opció ràpida (Fast)
- Seleccionar la gamma Hi 80-130 dB/A
- Activar la funció "MAX-MIN" - ajustada a MAX.

POSICIONAMENT DEL SONÒMETRE I DE LA MOTOCICLETA.

Els nivells sonors es mesuraran amb un sonòmetre fix sobre un trípede, en posició horitzontal, darrere de la motocicleta.

El sonòmetre es col·locarà a la part posterior de la motocicleta, a una distància de 2 metres de la línia central de la motocicleta i a un angle de 45 °, al costat de la fuga, i a 1,35 metres del terra. La distància de 2 metres es mesurarà a partir del punt en què el centre del pneumàtic del darrere està en contacte amb el terra.

És preferible fer les proves sobre una superfície tova on el sòl no retronyi, per exemple: sobre herba o grava fina.

El soroll ambient haurà de ser inferior a 95 dB/A - 100 dB/A.

COL·LOCACIÓ DE LA MOTOCICLETA.

Els punts de referència:

- Per a una motocicleta: el punt de contacte de la roda posterior amb el terra.
- Per a les motocicletes equipades amb dues sortides d'escapament, la mesura es farà pel costat on tingui la presa d'aire. Si hi ha una presa d'aire central, es mesuraran els dos fuites. Per efectuar mesures repetitives, la motocicleta es podrà col·locar dins d'un petit marc fixat a terra.

ATENCIÓ - PROTEGEIXI SEUS OÏDA - UTILITZI PROTECCIONS PER ALS OÏDA.

- La mesura s'efectua amb la motocicleta sobre les seves dues rodes, en punt mort, amb el motor en calent. Si és necessari i a petició del Comissari Tècnic s'engrana una o diverses marxes per realitzar el control.
- El comissari tècnic es col·locarà al costat de la motocicleta, al costat oposat al micròfon, o davant del manillar al costat de la roda davantera, per no fer de pantalla entre la motocicleta i el micròfon.
- Si un 2n comissari està situat permanentment en el punt de mesura, és aconsellable que porti protector d'oïdes (cascos o bé taps per les orelles).
- Es gira l'accelerador tan ràpidament com sigui possible (immediatament) fins que apareixen els primers signes de regulació de règim (pel limitador de rpm); després es deixa anar ràpidament per evitar explosions.
- Si el motor tendeix a ofegar-se, accelerar lleugerament abans de donar gas al màxim.
- Si hi ha explosions, es torna a començar el mesurament.
- Una solució per evitar seria desaccelerar progressivament.



EL MESURAMENT - REGISTRE DEL NIVELL SONOR.

- Per a les motos desproveïdes d'un limitador de règim, l'acceleració serà inferior a 2 segons.
- Una forma mnemotècnica de comptar és: "mil un, mil dos", o "1i, 2i".
- Quan una mesura es considera acceptable, s'anota el resultat; després reajustar (prémer al lateral del sonòmetre) sobre l'ajust MAX MIN fins que desaparegui la lectura precedent.
- Tornar a prémer la tecla MAX MIN per reiniciar el sonòmetre.
- És ara quan el sonòmetre està preparat per a la següent mesurament.

El punt millorable d'aquest mètode, és el possible engany disminuint "temporalment" el règim màxim assolit per:

- Restricció externa en el règim normal en els motors de 2T.
- Un interruptor programable al CDI/ECU en motors 2T o 4T.

Un règim notablement baix es detecta fàcilment escoltant. En cas de dubte, controlar el règim màxim abans de tallar amb un tacòmetre.

Durant un control de soroll inicial i la primera inspecció tècnica, un pilot (o el seu mecànic) només poden presentar un silenciós de reserva per màquina.

Un cop tots els participants hagin passat la inspecció tècnica, es podran inspeccionar altres silenciosos o es podrà fer fins i tot durant els dies en què es desenvolupa la manifestació.



CMV 2012

REGLAMENT TÈCNIC

Categoria Challenge 80

Reglament Tècnic base per la homologació d'un model de motocicleta per participar en la categoria Challenge 80cc.
Especificacions de la motocicleta.



Reglament Tècnic base per la homologació d'un model de motocicleta per participar en la categoria Challenge 80cc.

Art. 1.- Requisites.

Art. 2.- Requisites base.

Art. 3.- Models homologats per la present temporada.

TOT EL QUE NO ESTIGUI ESTIPULAT EN AQUEST REGLAMENT ESTA TOTALMENT PROHIBIT.

Art. 1.- Requisites.

Els fabricants interessats en la homologació d'un model de motocicleta han de complir els requisits següents:

- Realització d'un mínim de 15 unitats del model homologat.
- Comercialització del modelo homologat a un preu inferior als 7000€.
- Compromís del fabricant **per escrit** de total recolzament al control i verificació durant el campionat.

Art. 2.- Requisites base.

- A ser una motocicleta de velocitat amb carenats complets amb banyera.
- Motor de 80cc. i 2 temps.
- Potència del motor a la roda màxima de 21CV.
- Pes superior a 70 kg. en buit.
- Llanta de 17".
- Pes mínim de les rodes: conjunt (llanda, disc de fre, pneumàtic, silentblocks i gruixos)

Roda davantera: 7 kg.

Roda posterior: 8 kg.

Aquests pesos son amb neumàtic nou slick; amb el neumàtic usat slick la tolerància es de 0,5 kg. mentre que amb el neumàtic de pluja la tolerància es de 1 kg.

- El sistema d'embragatge i canvi ha de ser mecànic, sense cap ajuda elèctrica o electrònica.
- Per cada model de motocicleta es permetran només 2 relacions úniques de canvi per tot el campionat.
- No està permès l'ús de cap peça provinent o utilitzada a 125GP.
- Es prohibit utilitzar els següents materials: carboni, titani i magnesi.
- No està permès l'ús de telemetria; es permet exclusivament l'adquisició de les següents dades: revolucions del motor, temperatura del motor i posició GPS (sempre que la motocicleta estigui homologada amb aquests).
- La geometria ha de ser la original homologada pel fabricant.
- Es permet la homologació d'una (1) sola corba de l'encesa. El CDI ha de permetre ser substituït fàcilment. L'organització pot substituir el CDI de qualsevol participant en qualsevol moment de la prova.
- Complir amb els Reglaments de Seguretat de la R.F.M.E. i l'U.E.M..

Art. 3.- Models homologats per la present temporada.

Segons 2012 CMV Normativa Marques i Models Homologats.

Especificacions de la motocicleta.

- Art. 1.- Geometria.**
- Art. 2.- Estreps.**
- Art. 3.- Manillars.**
- Art. 4.- Suspensions.**
- Art. 5.- Frens.**
- Art. 6.- Rodes i pneumàtics.**
- Art. 7.- Carenats.**
- Art. 8.- Dipòsit.**
- Art. 9.- Instal·lació elèctrica.**
- Art. 10.- Radiador/s.**
- Art. 11.- Caixa d'aire i conductes d'admissió.**
- Art. 12.- Sistema d'alimentació de carburant.**
- Art. 13.- Motor i canvi de velocitats.**
- Art. 14.- Control de nivell sonor: 2 metres MAX.**

TOT EL QUE NO ESTIGUI ESTIPULAT EN AQUEST REGLAMENT ESTA TOTALMENT PROHIBIT.

Art. 1.- Geometria.

Ha de ser l'original, no permetent-se cap modificació.

Xassís i subxassís: ha de ser l'original, no permetent-se cap modificació a no ser per realitzar una reparació.

Art. 2.- Estreps.

Els estreps son lliures.

El punt de fixació dels suports dels estreps ha de ser l'original.

Art. 3.- Manillars.

Han de ser els originals. El conjunt de l'accelerador i les manetes amb el seu cablejat corresponent son lliures (això no inclou la bomba de fre).

Art. 4.- Suspensions.

Forquilla: Original de lliure preparació.

Amortidor de direcció: Lliure.

Amortidor posterior: Original de lliure preparació, amb els suports originals i els punts de fixació també originals sense cap modificació.

Art. 5.- Frens.

Les manetes son lliures.

La bomba de fre ha de ser l'original.

Els conductes de frens son lliures.

Las pinces de frens han de ser les originals.

Els discs de fre son lliures sempre que en la seva construcció s'utilitzin només materials fèrrics.

Les pastilles de fre son lliures.

No s'autoritza cap conducte addicional d'aire.

Art. 6.- Rodes i pneumàtics.

Les llandes han de ser les originals, no permetent-se cap modificació.

No es permet realitzar treballs manuals sobre els pneumàtics.

La limitació del número de pneumàtics a utilitzar durant cada carrera es de:

CATEGORIA	ENTRENAMENTS	WARM UP	CURSA	TOTAL
Challenge 80	Lliure	Lliure	Lliure	Lliure

Art. 7.- Carenats.

Tant la seva imatge com les subjeccions i les seves mides han de ser les originals, sent obligatoris els parafangs. Només es permeten reparacions. No es permet cap tipus de forats addicionals.

Art. 8.- Dipòsit.

Han de ser l'original; l'interior es obligatori que estigui ple de "mousse", preferentment Explosafe® o similar. El tap ha de ser l'original sense cap modificació.

Art. 9.- Instal·lació elèctrica.

No es permet cap modificació. La bateria es lliure, sempre que el seu pes sigui el mateix que l'original.

Art. 10.- Radiador/s.

Han de ser els originals, no permetent-se cap modificació.

Art. 11.- Caixa d'aire i conductes d'admissió.

No està permès modificar ni eliminar el sistema d'admissió d'aire, els tubs i la caixa de filtre homologats. Les làmines son lliures. El filtre d'aire es lliure i es pot eliminar.

Art. 12.- Sistema d'alimentació de carburant.

Ha de ser l'original, sent lliures els xisclés i els reglatges. La bomba de gasolina han de ser l'original sense cap modificació. Les papallones han de ser les originals sense cap modificació.

Art. 13.- Motor i canvi de velocitats.

Ha de ser el motor homologat sense cap tipus de modificació.

Art. 14.- Control de nivell sonor: 2 metres MAX.

El nivell màxim de soroll es el següent: 116 dB/A

Controls entremitjos i finals:

Es podrà realitzar un control de soroll entremig o final. El límit de soroll serà el següent: 117 dB/A

(+1 dB/A de tolerància mesurat amb un sonòmetre del tipus 1)

(+2 dB/A de tolerància mesurat amb un sonòmetre del tipus 2)

Tots aquells recanvis que el fabricant consideri opcionals o de models anteriors es relacionaran en la fitxa d'homologació i seran autoritzats.



CMV 2012

REGLAMENT TÈCNIC

Categoria Pre-125

Reglament Tècnic base per la homologació d'un model de motocicleta per participar en la categoria PRE-125

Notes tècniques.

Reglament Tècnic base per la homologació d'un model de motocicleta per participar en la categoria Pre-125

Art. 1.- Requisites.

Art. 2.- Característiques bàsiques.

Art. 3.- Models homologats per la present temporada.

TOT EL QUE NO ESTIGUI ESTIPULAT EN AQUEST REGLAMENT ESTA TOTALMENT PROHIBIT.

Art. 1.- Requisites.

Els fabricants interessats en l'homologació d'un model de motocicleta han de complir els requisits següents:

- Realització d'un mínim de 15 unitats del model homologat.
- Comercialització del model homologat a un preu inferior als 9000€.
- Compromís del fabricant **per escrit** de total recolzament al control i verificació durant el campionat.

Art. 2.- Característiques bàsiques:

- Potència del motor a la roda màxima de 31CV.
- Pes superior a 80 kg..
- Llanta de 17".
- Pes mínim de les rodes: conjunto (llanda, disc de fre, pneumàtic, silentblocks i gruixos)

Roda davantera: 7 kg.

Roda posterior: 8 kg.

Aquests pesos son amb pneumàtic nou slick; amb el pneumàtic usat slick la tolerància es de 0,5 kg. mentre que amb el pneumàtic de pluja la tolerància es de 1 kg..

- El sistema d'embragatge i canvi ha de ser mecànic, sense cap ajuda elèctrica o electrònica.
- Per cada model de motocicleta es permetran només 2 relacions úniques de canvi per tot el campionat.
- No està permès l'ús de qualsevol peça provinent o utilitzada a 125GP.
- Està prohibit utilitzar els següents materials: carboni, titani i magnesi.
- No està permès l'ús de telemetria; es permet exclusivament l'adquisició de les següents dades: revolucions del motor, posició del puny de l'accelerador, temperatura de l'escapament, temperatura del motor i posició GPS (sempre que la motocicleta estigui homologada amb aquests).
- La geometria ha de ser la original homologada pel fabricant.
- es permet la homologació d'una (1) sola corba de l'encesa. El CDI ha de permetre ser substituït fàcilment. L'organització pot substituir el CDI de qualsevol participant en qualsevol moment de la prova.
- Complir amb els Reglaments de Seguretat de la R.F.M.E. i U.E.M..

Art. 3.- Models homologats per la present temporada.

Segons 2012 CMV Normativa Marques i Models Homologats.

Notes tècniques.

- Art. 1.- Geometria.**
- Art. 2.- Xassís i subxassís.**
- Art. 3.- Manillars.**
- Art. 4.- Suspensions.**
- Art. 5.- Frens.**
- Art. 6.- Rodes i pneumàtics.**
- Art. 7.- Carenats.**
- Art. 8.- Dipòsit.**
- Art. 9.- Instal·lació elèctrica.**
- Art. 10.- Radiador/s.**
- Art. 11.- Caixa d'aire i conductes d'admissió.**
- Art. 12.- Sistema d'alimentació de carburant.**
- Art. 13.- Motor i canvi de velocitats.**
- Art. 14.- Control de nivell sonor: 2 metres MAX.**

TOT EL QUE NO ESTIGUI ESTIPULAT EN AQUEST REGLAMENT ESTA TOTALMENT PROHIBIT.

Art. 1.- Geometria.

Ha de ser l'original, no permetent-se cap modificació.

Art. 2.- Xassís i subxassís.

Ha de ser l'original, no permetent-se cap modificació a no ser per realitzar una reparació.

Estreps: els estreps son lliures, encara que el punt de fixació dels suports dels estreps ha de ser l'original.

Art. 3.- Manillars.

Han de ser els originals. El conjunt de l'accelerador, manetes amb els seu cablejat corresponent son lliures (això no inclou la bomba de fre).

Art. 4.- Suspensions.

Forquilla: Original de lliure preparació.

Amortidor de direcció: Lliure.

Amortidor posterior: Original de lliure preparació, amb els suports originals i els punts de fixació també originals sense cap modificació.

Art. 5.- Frens.

Les manetes son lliures.

La bomba de freno ha de ser l'original.

Els conductes de frens son lliures.

Las pinces de frens han de ser les originals.

Els discs de fre son lliures sempre que en la seva construcció s'utilitzin només materials fèrrics.

Les pastilles de fre son lliures.

No s'autoritza cap conducte addicional d'aire.

Art. 6.- Rodes i pneumàtics.

Les llandes han de ser les originals, no permetent-se cap modificació.

No es permet realitzar treballs manuals sobre els pneumàtics.

La limitació del número de pneumàtics a utilitzar durant cada carrera es de:

CATEGORIA	ENTRENAMENTS	WARM UP	CURSA	TOTAL
-----------	--------------	---------	-------	-------

Pre-125	Lliure	Lliure	Lliure	Lliure
---------	--------	--------	--------	--------

Art. 7.- Carenats.

Tant la seva imatge com les subjeccions i les seves mides han de ser les originals, sent obligatoris els parafangs. Només es permeten reparacions.

No es permet cap tipus de forats addicionals.

Art. 8.- Dipòsit.

Han de ser l'original; l'interior es obligatori que estigui ple de "mousse", preferentment Explosafe® o similar. El tap ha de ser l'original sense cap modificació.

Art. 9.- Instal·lació elèctrica.

No es permet cap modificació.

La bateria es lliure, sempre que el seu pes sigui el mateix que l'original.

Art. 10.- Radiador/s.

Han de ser els originals, no permetent-se cap modificació.

Art. 11.- Caixa d'aire i conductes d'admissió.

No està permès modificar ni eliminar el sistema d'admissió d'aire, els tubs i la caixa de filtre homologats.

Les làmines son lliures.

El filtre d'aire es lliure i es pot eliminar.

Art. 12.- Sistema d'alimentació de carburant.

Ha de ser l'original, sent lliures els xisclés i els reglatges.

La bomba de gasolina han de ser l'original sense cap modificació.

Les papallones han de ser les originals sense cap modificació.

Art. 13.- Motor i canvi de velocitats.

Ha de ser el motor homologat sense cap tipus de modificació.

Art. 14.- Control de nivell sonor: 2 metres MAX.

El nivell màxim de soroll es el següent: 116 dB/A

Controls entremitjos i finals:

Es podrà realitzar un control de soroll entremig o final. El límit de soroll serà el següent: 117 dB/A

(+1 dB/A de tolerància mesurat amb un sonòmetre del tipus 1)

(+2 dB/A de tolerància mesurat amb un sonòmetre del tipus 2)

Tots aquells recanvis que el fabricant consideri opcionals o de models anteriors es relacionaran en la fitxa d'homologació i seran autoritzats prèvia homologació de la Federació Catalana de Motociclisme.



CMV 2012

REGLAMENT TÈCNIC

Categoria Pre-Moto3

Reglament Tècnic Pre-Moto3

Art. 2.- Especificacions de la disciplina 250-4T.

Art. 2.1.- Pesos mínims.

Art. 2.2.- Ús de materials.

Art. 2.3.- Colors dels porta-dorsals.

Art. 2.4.- Combustible.

Art. 2.5.- Refrigerants.

Art. 3.- Xassís rodant.

Art. 3.1.- Especificacions del bastidor.

Art. 3.2.- Xassís i subxassís posterior.

Art. 3.3.- Forquilla davantera.

Art. 3.4.- Forquilla posterior.

Art. 3.5.- Unitat de suspensió posterior.

Art. 3.6.- Rodes.

Art. 3.7.- Frens.

Art. 3.8.- Pneumàtics.

Art. 3.9.- Reposapeus/controls inferiors.

Art. 3.10.- Manillar i controls manuals.

Art. 3.11.- Carenat/Fibra.

Art. 3.12.- Dipòsit de combustible.

Art. 3.13.- Eix.

Art. 4.- Motor i els seus accessoris.

Art. 4.1.- Especificacions del motor.

Art. 4.2.- Air Box.

Art. 4.3.- Injecció de combustible, carburadors i CDI.

Art. 4.4.- Subministrament de combustible.

Art. 4.5.- Culata.

Art. 4.6.- Arbre de lleves.

Art. 4.7.- Pinyons del canvi.

Art. 4.8.- Cigonyal.

Art. 4.9.- Bombes d'oli i conductes d'oli.

Art. 4.10.- Bieles.

Art. 4.11.- Pistons.

Art. 4.12.- Anell de pistó, passadors i clips.

Art. 4.13.- Cilindres.

Art. 4.14.- Càrter del cigonyal i altres càrters motor (p.e.: d'encesa, caixa d'embragatge).

Art. 4.15.- Transmissió/caixa de canvi.

Art. 4.16.- Embragatge.

Art. 4.17.- Arrencada.

Art. 4.18.- Sistema d'escapament.

Art. 5.- General.

Art. 5.1.- Canviar o treure.



Art. .5.2.- Instruccions generals de seguretat.

Art. .5.3.- Homologació.

Art. .5.4.- Sistema de la Regla per reclamar.

Reglament Tècnic Pre-Moto3 U.E.M.

Art. 2.- Especificacions de la Disciplina 250-4T.

La classe està oberta a motos de curses amb xassís prototip i motors d'existències de sèrie homologats per la F.C.M., segons la 2012 Normativa Marques i models homologats i la U.E.M., amb les següents característiques principals:

Refrigerat per aigua, monocilíndric de 4 temps amb una capacitat mínima de 200cc. i un màxim de 250cc. i un màxim de 6 marxes.

Les modificacions dels Reglaments Tècnics es poden fer en qualsevol moment per tal de garantir una competència més justa. Aquestes esmenes entraran en vigor després de l'aprovació de la U.E.M./R.R.C..

Art. .2.1.- Pesos mínims.

El valor de pes mínim és de 90 kg.

El pes mínim d'una motocicleta es defineix com el pes total de la moto en buit (amb el dipòsit de combustible buit, però amb l'oli de motor i altres líquids a un nivell òptim). El resultat s'arrodoneix al valor de dígits superior més pròxim.

En la inspecció definitiva al final de la cursa, els equips seleccionats seran pesats en les condicions en que es trobin. Res no pot ser afegit a la màquina. Això inclou aigua, oli i combustible.

En qualsevol moment durant l'esdeveniment, el pes de tota la màquina no pot ser inferior al pes mínim amb una tolerància de 1 kg.

Es permet l'ús de llast per romandre en el límit de pes mínim i pot ser necessari a causa del sistema de handicap. L'ús de llast ha de ser declarat als comissaris tècnics en les comprovacions preliminars.

El llast ha de ser fet de una peça/es de metall sòlid, ferma i ben connectat, ja sigui a través d'un adaptador o directament a l'estructura principal o el motor. Per exemple, amb un mínim de 2 pernys d'acer (min. 8mm. de diàmetre, de 8,8 graus o més).

Art. .2.2.- Ús de materials.

L'ús del titani en la construcció del motor (si no es va instal·lar originalment en la unitat homologada) o el xassís està prohibit. Per als eixos de les rodes, l'ús d'aliatges lleugers està també prohibit.

Art. .2.3.- Colors dels números de la placa.

Segons la 2012 CMV Normativa Dorsals.

Art. .2.4.- Combustible.

Segons la 2012 CMV Normativa Carburants.

Art. 2.5.- Refrigerants.

Els únics líquids refrigerants del motor permesos, excepte l'oli lubricant, ha de ser aigua o aigua barrejada amb alcohol etílic.

Art. 3.- Xassís rodant.

Art. 3.1.- Especificacions del bastidor.

El campionat és per a les motocicletes, és a dir, vehicles amb dues rodes, que fan un moviment impulsat per un motor de combustió interna, controlat exclusivament per un pilot.

Sempre que les següents normes es compleixin, els constructors tenen la llibertat d'innovar pel que fa a disseny, materials i construcció global del xassís.

Art. 3.2.- Xassís i subxassís posterior.

El xassís i el subxassís posterior han de ser fets en aliatge d'acer o alumini. No es permeten altres materials. Els laterals de l'estructura del bastidor poden estar coberts per una peça de protecció de material plàstic o compost. Aquests protectors s'han d'ajustar a la forma del marc.

Art. 3.3.- Forquilla davantera.

No es permeten forquilles davanteres controlades per ordinador.

El amortidor de direcció no pot actuar com un dispositiu limitant de bloqueig de la direcció.

Art. 3.4.- Forquilla posterior.

El braç oscil·lant ha de ser fet en aliatge d'acer o alumini.

Per raons de seguretat és obligatori l'ús d'un protector de cadena fet amb material de plàstic rígid equipat de manera per evitar quedar atrapat entre la part inferior de la cadena inferior i la roda dentada de transmissió final a la roda del darrere.

Art. 3.5.- Unitat de la suspensió del darrere.

Unitats controlades per ordinador de suspensió no estan permeses.

Art. 3.6.- Rodes.

Només es permeten llandes d'aliatge d'alumini.

Les dimensions obligatòries son: davant 2,50-17"; darrere 3.50-17".

Art. 3.7.- Frens.

Només es permeten materials ferrosos pels discos de fre (els seus eixos central es poden fer en aliatge d'alumini).

Només un únic disc i pinça estan permesos en cada roda.

Pinces tipus de carreres no estan permeses (les parts principals no es poden obtenir per mecanitzat).

Art. 3.8.- Pneumàtics.

Segons la 2012 CMV Normativa Pneumàtics.

Art. 3.9.- Reposapeus/controls inferiors.

Els reposapeus poden ser de tipus plegable, però en aquest cas, han d'estar equipats amb un dispositiu que automàticament els retorni a la seva posició normal i amb una protecció integral al final dels mateixos que ha de tenir almenys 8mm. de radi esfèric sòlid (veure diagrames A i C).

Els reposapeus metàl·lics i no plegables han de tenir un final (endollat), que sigui inseparable, de plàstic, Teflon® o un tipus de material equivalent (min. 16mm. de diàmetre).

Art. 3.10.- Manillar i controls manuals.

El manillar ha de tenir una amplada total de no menys de 450mm. i els seus extrems han de ser sòlids o coberts de goma. L'amplada del manillar es defineix com l'amplada mesurada entre la part exterior de les manetes del manillar o punys de l'accelerador.

Hi ha d'haver com a mínim 15 graus de moviment de la direcció de cada costat de la línia central. Les palanques no han de ser superiors a 200mm. mesurats des del punt de gir.

Les manetes de l'accelerador ha de tancar-se automàticament quan es deixa anar.

Els interruptors es poden canviar, però l'interruptor d'arrencada elèctrica i l'interruptor de parada del motor han d'estar ubicats en el manillar.

Art. 3.11.- Carenat/Fibra.

a) L'ús de fibra de carboni o materials compostos de carboni no està permès. Reforços localitzats específics de kevlar o carboni-kevlar estan autoritzats al voltant dels forats i altres punts subjectes a pressió.

b) L'amplada màxima de la carrosseria no ha de superar els 600mm. L'amplada del seient o qualsevol altra zona situada a la part posterior no serà superior a 450mm. (tubs d'escapament inclòs).

c) La vora del parabrisas de la pantalla i les vores de totes les parts exposades del carenat han de ser arrodonides.

d) La carrosseria no s'ha d'estendre més enllà d'una línia traçada verticalment a la part davantera de la roda davantera i una línia traçada verticalment a la vora del darrere de la roda posterior. La suspensió ha d'estar plenament estesa quan es pren la mesura.

e) La combinació d'instruments/suports del carenat és lliure, però l'ús de titani i el carboni (o materials compostos similars) està prohibida.

f) En una vista lateral, ha de ser possible veure el pilot assegut en una posició normal, amb l'excepció dels avantbraços. Cap material transparent es pot utilitzar per eludir la anterior regla.

g) El carenat inferior ha de ser construït per mantenir, en cas d'una avaria al motor, com a mínim la meitat del total de l'oli i el refrigerant utilitzats en el motor (mínim 5 litres).

g) La vora inferior de qualsevol obertura al carenat ha de estar almenys 50mm. per sobre de la part inferior del carenat.

h) El carenat inferior ha d'incorporar almenys un orifici de 25mm. (mínim) de diàmetre a la part inferior frontal. Aquest forat ha de romandre tancat en temps sec i ha de ser obert en condicions de mullat segons declaració del Director de Cursa/Oficina de Cursa.

i) Les ales no es permeten, fins i tot si són una part integral del carenat o el seient. No es permeten dispositius aerodinàmics movibles.

Art. 3.12.- Dipòsit de combustible.

El tap d'ompliment del dipòsit de combustible ha de ser a prova de fuites i tenir un dispositiu de tancament positiu.

El dipòsit de combustible ha d'estar fabricat només amb aliatge d'alumini o de material d'acer. Tots els tancs de combustible han d'estar completament plens de material retardant al foc (malla de cel·les obertes).

Els tancs de combustible amb tubs de ventilació del tanc han d'estar proveït de vàlvules antiretorn que descarreguin en un dipòsit de captura amb un volum mínim de 250cc. i d'un material adequat.

Art. 3.13.- Eixos.

L'ús de fibres de titani o carboni (i altres productes similars com l'aramida, nano compostos, etc.) en la construcció de la forquilla davantera, manillar, eixos del basculant, eixos de les rodes està prohibit. Per als eixos de roda, l'ús d'aliatges d'alumini també està prohibit.

Art. 4.- Motor i els seus accessoris.

Art. 4.1.- Especificacions del motor.

Els motors són productes d'estoc. Només els motors que pertanyen a la llista "U.E.M. dels motors aprovats per la categoria de 250-4T per curses per carreteres" es poden utilitzar. En aquesta llista l'U.E.M. posarà motors originalment instal·lats en motocicletes de producció de venda al públic.

El motor ha de tenir la propietat comercial següents:

Produït en almenys 50 unitats completes i actives;

Si es venen per separat per al públic han de tenir un preu màxim de 4000€, inclòs el carburador, però sense la caixa del filtre i el tub d'escapament.

TOT EL QUE NO ESTÀ AUTORITZAT I PREVIST EN AQUESTA REGLA DEL "MOTOR I ELS SEUS ACCESSORIS" ESTÀ PROHIBIT .

Art. 4.2.- Air Box.

La construcció de l'air box és lliure, però ha de ser obligatòriament instal·lat a la màquina.

Totes les motocicletes han de tenir un sistema de ventilació tancada. La línia de ventilació d'oli ha d'estar connectada i descarregar a l'air box.

Art. 4.3.- Injecció de combustible, carburadors i CDI.

L'ús de vàlvules de papallona del mercat d'accessoris, injectors de combustible i carburadors és lliure, però el diàmetre màxim equivalent és de 44mm. (àrea de secció transversal = 1520mm²).

L'embut de l'aire és lliure.

La bomba del combustible i el regulador de pressió de combustible son lliures.

La ECU i el seu software s'han de correspondre exactament a la del model homologat.

Art. 4.4.- Subministrament de combustible.

Els conductes de combustible poden ser substituïts. Connectors ràpids o connectors ràpids secs poden ser utilitzats.

Els conductes de ventilació del combustible poden ser reemplaçats.

Filtres de combustible poden ser agregats.

Art. 4.5.- Culata.

Els conductes de la culata poden ser mecanitzats, però no se li permet afegir qualsevol tipus de material a la unitat original.

La junta de la culata es pot canviar.

Les vàlvules, seients de vàlvules, guies, empenyedors, retens, volanderes, xavetes de la vàlvula, base de la molla i retenidors han de ser estàndard, però les molles es poden canviar.

Art. 4.6.- Arbre de lleves.

L'arbre de lleves és lliure.

Art. 4.7.- Pinyons del canvi.

Els pinyons de lleva són lliures.

Art. 4.8.- Cigonyal.

No es permeten modificacions, però el polit, lleugerament i l'equilibri és lliure.

Art. 4.9.- Bombes d'oli i conductes d'oli.

Les bombes d'oli i els conductes d'oli són lliures.

Art. 4.10.- Bieles.

La biela ha de ser estàndard, però es permet el polit.

Art. 4.11.- Pistons.

Productes del mercat d'accessoris es poden utilitzar, però el seu calibre ha de quedar-se com l'estàndard homologat. Pes mínim: 160g.

Art. 4.12.- Anells de pistó, passadors i clips.

Els anells de pistó, els passadors i clips són lliures.

Art. 4.13.- Cilindres.

No es permeten modificacions però el mecanitzat per ajustar l'alçada es permesa.

Art. 4.14.- Càrter del motor i tots els altres càrters (p.e. d'encesa, embragatge.).

No es permeten modificacions als càrters.

Tapes laterals del motor enfortides poden ser instal·lades, però no han de ser més lleugeres que els components originals.

Totes les caixes que contenen oli de motor, i que podrien entrar en contacte amb el terra durant un accident, han de ser protegides per una segona coberta de material metàl·lic o compost (tipus carboni o kevlar). L'alumini o plaques o barres d'acer també són permeses. Tots els dispositius han d'estar dissenyats per a ser resistents a cops i fixats adequadament i de forma segura.

Art. 4.15.- Transmissió/Caixa de canvis.

Tots els engranatges de la transmissió han de ser originals, com els eixos, els tambors o la forquilla de selecció.

Només una sèrie addicional de relacions de transmissió de competició es poden utilitzar durant la temporada.

Cada participant ha de declarar les relacions de canvi abans del seva primera carrera en el Campionat

El nombre de marxes ha de romandre com les homologades.

Les relacions primàries són lliures.

Addicions a la caixa de canvis o el mecanisme de selecció, com ara els sistemes de canvi ràpid, són permesos.

El pinyó de l'eix, el pinyó de la roda posterior, la cadena de comandament i la mida es poden canviar.

La coberta del pinyó pot ser modificat, però no pot ser eliminat.

Art. 4.16.- Embragatge.

Embragatges del mercat d'accessoris o modificacions es permeten.

El sistema d'embragatge ha de ser humit i el mètode de funcionament (cable/hidràulic) ha de romandre com originalment estava produït pel fabricant de motors.

Limitador de parell està permès.

Art. 4.17.- Arrencada.

El sistema d'arrencada ha d'estar al seu lloc en el motor (mecànic o elèctric). El motor d'arrencada elèctric (si n'hi ha al motor original) ha d'operar normalment i ser sempre capaç d'arrencar el motor durant l'esdeveniment. El motor ha de començar a girar pel seu propi poder, quan el motor d'arrencada elèctric ha aturat el seu procediment.

Art. 4.18.- Sistema d'escapament.

Els tubs d'escapament i silenciadors poden ser canviats o modificats.

El límit de soroll es de 102 dB/A, amb tolerància de +3 dB/A en qualsevol moment de la prova; la mesura es prendrà segons Normativa FIM 2 metres MAX.

Embolcallar el sistema d'escapament no està permès.

Tubs d'escapament de titani i carboni i silenciadors estan permesos.

Per raons de seguretat la vora exposat(s) de la sortida del tub d'escapament(s) ha de ser arrodonit per evitar qualsevol vora aguda.

Art. 5.- GENERAL.

Art. 5.1.- Substituir o eliminar.

Els següents articles poden ser modificats o reemplaçats a partir dels instal·lats al motor homologat:

- Tancaments d'alumini només poden ser utilitzats en llocs no estructurals.
- Qualsevol tipus de líquid de lubricació, frens o suspensió poden ser utilitzats.
- Qualsevol tipus de bugia.
- Juntes i materials de presència.

Art. 5.2.- Instruccions generals de seguretat.

Les motocicletes han d'estar equipades amb un interruptor o botó de contacte muntat en un costat del manillar (a l'abast de la mà, mentre siguin en les manetes) que sigui capaç d'aturar el motor en marxa.

Tots els taps de drenatge ha d'estar connectats. Els cargols i els pernns del filtre d'oli (s) extern que entren en una cavitat d'oli han de ser assegurats per cable.

No està permesa cap emissió directa a l'atmosfera. Totes les motocicletes han de tenir un sistema de ventilació tancat. Els conductes de l'oli han d'estar connectats i descarregar a l'air box.

Art. 5.3.- Homologació.

Tots els models de motor han d'estar homologats. Un document tècnic amb les dimensions, pes, dibuixos, llistes de peces i els costos i les fotos han de ser presentat pel fabricant o el seu representant i editat per la U.E.M. i serà vàlida per a un mínim d'una temporada.

Segons 2012 Normativa Marques i Models Homologats.

Art. 5.4.- Sistema de la Regla per Reclamar.

Llista U.E.M. de motors homologats per a la classe 250 4T (Esborrany)

Fabricants	Model	Diàmetre	Capacitat	Capacitat
BETA (KTM)	RT 250 4T	75,00	56,50	249,61
HONDA	CRF 250 R	78,00	52,20	249,43
	CRE F 250 X INIEZ	78,00	52,20	249,43
	CRF 250 X	78,00	52,20	249,43
HUSQVARNA	TE 250	76,00	55,00	249,51
KAWASAKI	KXE 250 F	77,00	53,60	249,60
KTM	250 EXC F	76,00	55,00	249,51
SUZUKI	RMZ250 E	77,00	53,60	249,60
TM	EN 250 F ES	77,00	53,60	249,60
YAMAHA	WR250 F	77,00	53,60	249,60
SHERCO				
GAS GAS				



CMV 2012

REGLAMENT TÈCNIC

Categoria SuperSport 600

REGLAMENT TÈCNIC SUPERSPORT 2012.

Art. 2.5.- ESPECIFICACIONS TÈCNiques DE SUPERSPORT.

Art. 2.5.1.- Especificacions de la motocicleta.

Art. 2.5.3.- Configuracions del motor i capacitat de desplaçament.

Art. 2.5.4.1. Pesos mínims.

Art. 2.5.5.- Colors de la placa porta-dorsals.

Art. 2.5.6.- Combustible.

Art. 2.5.7.- Pneumàtics.

Art. 2.5.8.- Motor.

Art. 2.5.8.1.- Sistema d'injecció.

Art. 2.5.8.1.1.- Descripció.

Art. 2.5.8.2.- Culata.

Art. 2.5.8.3.- Arbre de lleves.

Art. 2.5.8.4.- Pinyons o engranatges de lleva.

Art. 2.5.8.5.- Cilindres.

Art. 2.5.8.6.- Pistons.

Art. 2.5.8.7.- Anells de pistó.

Art. 2.5.8.8.- Passadors i clips.

Art. 2.5.8.9.- Bieles.

Art. 2.5.8.10.- Cigonyal.

Art. 2.5.8.11.- Càrter/Caixa de canvi i cobertes laterals.

Art. 2.5.8.12.- Transmissió/Caixa de canvis.

Art. 2.5.8.13.- Embragatge.

Art. 2.5.8.14.- Bombes d'oli, bombes d'aigua i conductes d'oli.

Art. 2.5.8.15.- Radiador/refredador d'oli.

Art. 2.5.8.16.- Air Box.

Art. 2.5.8.17.- Subministrament de combustible.

Art. 2.5.8.18.- Sistema d'escapament.

Art. 2.5.9 Electricitat i electrònica.

Art. 2.5.9.1.- Encesa/Sistema de control del motor (ECU).

Art. 2.5.9.2.- Generador, alternador, motor d'arrencada elèctric.

Art. 2.5.9.3.- Equip addicional.

Art. 2.5.10.- Xassís principal i subxassís posterior i de recanvi.

Art. 2.5.10.1.- Xassís principal i subxassís posterior.

Art. 2.5.10.2.- Forquilla davantera.

Art. 2.5.10.3.- Forquilla posterior (basculant).

Art. 2.5.10.4.- Unitat de suspensió del darrere.

Art. 2.5.10.5.- Rodes.

Art. 2.5.10.6.- Frens.

Art. 2.5.10.7.- Manillars i comandaments manuals.

Art. 2.5.10.8.- Estreps i controls del peu.

Art. 2.5.10.9.- Dipòsit de combustible.

Art. 2.5.10.10.- Carenat/Carrosseria.

Art. 2.5.10.11.- Seient.

Art. 2.5.10.12.- Cargols.

Art. 2.5.11.- Els següents articles PODEN ser alterats o substituïts dels de la motocicleta homologada.

Art. 2.5.12.- Els següents elements PODEN ser eliminats.

Art. 2.5.13.- Els elements següents DEUEN ser eliminats.

Art. 2.5.14.- Els següents articles DEUEN ser alterats.

Art. 2.5.- ESPECIFICACIONS TÈCNIQUES DE SUPERSPORT.

Les **següents** normes **estan** destinades a permetre canvis en la motocicleta homologada en el interès de la seguretat i la **competitivitat entre diferents conceptes de motocicleta**.

TOT EL QUE NO ESTÀ AUTORITZAT I ESCRIT EN EL PRESENT REGLAMENT ESTÀ TOTALMENT PROHIBIT.

Si un canvi a una peça o un sistema no està específicament permès en els següents articles, llavors està prohibit.

Les motocicletes SuperSport necessiten una homologació de la F.I.M.. Totes les motocicletes han de complir en tots els aspectes amb tots els requisits per la competició en carretera segons s'especifica en el Reglament Tècnic, llevat que estiguin equipats com a tals en el **model** homologat.

L'aspecte frontal, posterior i lateral de les motocicletes de SuperSport han (excepte quan estigui especificat) d'estar conforme a la forma homologada (com originalment estaven produïdes pel fabricant).l'aspecte del sistema d'escapament queda exclòs d'aquesta norma.

Art. 2.5.1.- Especificacions de la motocicleta.

Totes les **peces i sistemes** no **específicament** esmentades en els articles següents romandran com originalment estaven produïts pel fabricant per a la motocicleta homologada.

Art. 2.5.3.- Configuracions del motor i capacitat de desplaçament.

Configuracions de motor compreses a la categoria SuperSport:

Més de 400cc. fins 600cc.	4 temps	4 cilindres
Més de 500cc. fins 675cc.	4 temps	3 cilindres
Més de 600cc. fins 750cc.	4 temps	2 cilindres

La **capacitat de desplaçament, el diàmetre i la carrera** hauran de romandre en les mides homologades. Modificar el diàmetre i la carrera per arribar als límits de la classe no està permès.

Art. 2.5.4.1. Pesos mínims.

Els pesos mínims seran els següents:	600cc.	4 cilindres	161kg.
	675cc.	3 cilindres	161kg.
	750cc.	2 cilindres	161kg.

En qualsevol moment **durant** l'esdeveniment, el pes de la moto sencera (incloent-hi el dipòsit i el seu contingut) no ha de ser menor que el pes mínim.

No hi ha tolerància en el pes mínim de la motocicleta.

Durant la inspecció **tècnica** final després de la cursa, les motocicletes **seleccionades** seran pesades a l'estat en què van acabar la carrera, i el límit establert de pes s'ha de complir en aquesta condició. Res no pot ser afegit a la motocicleta. Això inclou tots els líquids.

Durant els entrenaments i les sessions de qualificació, els **pilots** poden ser requerits a presentar les **seves** motocicletes a un control de pes. En tots els casos el pilot ha de complir amb aquest sol·licitud.

L'ús de llast es permet per tal de romandre en el límit de pes mínim. L'ús de llast ha de ser declarat al Director Tècnic de la F.C.M. en les Verificacions preliminars.

Art. 2.5.5.- Colors de la placa porta-dorsals.

Segons la Normativa CMV DORSALS de l'any en curs.

Art. 2.5.6.- Combustible.

Segons la Normativa CMV CARBURATNTS de l'any en curs.

Art. 2.5.7.- Pneumàtics.

Segons la Normativa CMV PNEUMÀTICS de l'any en curs.

Els pneumàtics han de ser d'un tipus completament modelat portant les mides a la paret lateral del pneumàtic per a la venda comercial al públic. La profunditat de les empremtes dels pneumàtics han d'estar per sobre dels 2,5mm. en tota l'amplada del pneumàtic en les verificacions prèvies a la carrera. Els pneumàtics ha de tenir una banda de rodament positiu i negatiu del 96% positiu i un mínim de 4% negatiu (terra i la relació del mar). La distància màxima des de la vora externa del pneumàtic al 50% dels elements de la banda de rodament és de 35mm..

Un (1) mida per la part davantera i dos (2) mides de la part posterior estan permeses. Cadascun dels pneumàtics davanter i del darrere han d'estar disponibles en la mateixa mida i la banda de rodament per a tots pilots. Els fabricants només podran presentar un sol patró pel davant i un altre pel darrera per la seva aprovació. El patró dels pneumàtics prèviament aprovat seguirà sent vàlid fins a un any després de la introducció d'un patró de pneumàtics nous aprovats.

Tots els pneumàtics que s'utilitzin han de ser fàcilment identificables amb una marca de color o un sistema numèric per ser aplicats pel proveïdor oficial en el moment de la fabricació.

A criteri del pilot, els pneumàtics intermedis o de clima humit poden ser usats. Els pneumàtics de pluja han de ser pneumàtic completament modelats. L'ús de pneumàtics tallats a mà no és permès. Els pneumàtics de mullat ha d'estar marcats com de "No per l'ús a la carretera" o "NHS".

En cada cita, durant els entrenaments lliures, entrenaments classificatoris, warm up i cursa, el màxim de pneumàtics anteriors i posteriors que poden ser usats vindrà reflectit en la Normativa CMV PNEUMÀTICS.

Tots els pneumàtics (completament modelat i intermedi) s'inclouen en el total a comptabilitzar. A l'inici de l'esdeveniment, el proveïdor oficial pot ser sol·licitat pel Director Tècnic de la F.C.M. a lliurar quatre (4) mostres de cada tipus de pneumàtic previst per utilitzar en l'esdeveniment.

Els pneumàtics utilitzats en els entrenaments lliures, entrenaments classificatoris, warm up i cursa han de ser marcats amb una etiqueta adhesiva. L'etiqueta mostrarà un número d'identificació per a cada pilot i tindrà un color diferent depenent de si s'aplica a la roda davantera o posterior. A cada cursa el Director Tècnic de la F.C.M. assignarà un numero de la seva elecció a la competència, mentre que els colors canviaran per cada carrera.

Els adhesius es lliuraran als equips en un sobre tancat abans de la primera sessió d'entrenaments a acord amb un calendari fixat pel Director Tècnic de la F.C.M.. L'horari serà publicat al menys una setmana abans de l'esdeveniment. En situacions extraordinàries, el Director Tècnic de la F.C.M. pot/podria alterar aquest programa.

Després del lliurament de les enganxines, els equips seran responsables de la seva custòdia i ús. Els adhesius s'han d'aplicar a la paret lateral dret de la llanda. El personal designat pel Director Tècnic comprovarà que totes les motocicletes en la línia de boxes estiguin equipats amb pneumàtics amb etiqueta.

L'ús de motocicletes amb pneumàtics sense marcar (per exemple, sense els adhesius oficials) serà informat immediatament a Direcció de Cursa, que prendrà les mesures apropiades.

En casos excepcionals, si l'etiqueta resulta danyada o mal aplicada, fins a 2 enganxines addicionals es poden lliurar a la discreció del Director Tècnic de la F.C.M.. No obstant això, l'etiqueta danyada ha de ser retornada al Director Tècnic i/o el pneumàtic al que es va aplicar ha d'estar absolutament intacte.

Qualsevol modificació o tractament (tall, ranurat) està prohibit.

Art. 2.5.8.- Motor.

Art. 2.5.8.1.- Sistema d'injecció.

Art. 2.5.8.1.1.- Descripció.

Per sistemes d'injecció de combustible entenem els cossos de l'accelerador, els injectors de combustible, els dispositius d'entrada de longitud variable, la bomba de combustible i el regulador de pressió de combustible.

- El sistema original homologat d'injecció de combustible ha de ser utilitzat sense cap modificació.
- Els injectors de combustible ha de ser fixes i sense alteracions respecte a l'especificació i fabricació original.
- Els aïlladors d'entrada del cos de l'accelerador poden ser modificats.
- Les trompetes (incloent els seus punts de fixació) poden ser alterades o reemplaçades.
- Les papallones no poden ser canviades o modificades.
- No es poden afegir dispositius d'entrada de longitud variable si no estan presents a la motocicleta homologada i han de romandre idèntics i operar en la mateixa forma que el sistema homologat. Totes les parts del dispositiu d'entrada de longitud variable ha de romandre exactament igual que el model homologat.
- Els dispositius de buit han de quedar fixats en la posició oberta.
- Les vàlvules de papallona secundària i els eixos poden ser eliminats o fixats en la posició oberta i els electrònics es poden desconnectar o treure.
- L'aire i la barreja aire/combustible pot anar a la cambra de combustió exclusivament a través de les papallones del cos de l'accelerador.
- Les vàlvules de papallona controlades electrònicament, conegudes com "Ride-by-wire", poden ser utilitzades si el model homologat està equipat amb el mateix sistema. El software pot ser modificat, però tots els sistemes de seguretat i procediments dissenyats pel fabricant originalment han de ser mantinguts.

Art. 2.5.8.2.- Culata.

El cap del cilindre ha de ser el model homologat. Les modificacions següents seran permeses:

- Rectificat de la superfície de la culata al costat de la junta.
- Modificacions dels ports d'entrada i d'escapament traient o afegint material (la soldadura està prohibida).
- Les guies de vàlvules originals homologades es poden tallar o modificar, però només en els ports d'admissió o d'escapament.
- El polit de la cambra de combustió.
- Els seients originals de les vàlvules han de ser utilitzats, però es permeten modificacions en la seva forma.
- La relació de compressió és lliure però la càmera de combustió només pot ser modificada mitjançant la supressió de material.

Està prohibit afegir qualsevol material al cap del cilindre, llevat del que s'ha descrit anteriorment. Els balancins (si existeixen) han de romandre com els homologats (material i dimensions).

Les vàlvules poden ser alterades o reemplaçades i el material pot ser canviat, però els diàmetres màxim i mínim i el pes ha de romandre com els homologats. L'ús de vàlvules de titani és permès només si la motocicleta homologada venia equipada amb aquest tipus de vàlvules.

Les molles de les vàlvules es poden canviar.

Els retenidors de les molles de les vàlvules poden ser reemplaçats o modificats, però el seu pes ha de ser el mateix **que**, o superior, als originals.

Art. 2.5.8.3.- Arbre de lleves.

El mètode de guiats ha de romandre com el del model homologat.

La durada és lliure, però l'alçadora ha de romandre com el model homologat.

La cadena de distribució o la corretja de la lleva del dispositiu/s tensor són lliures.

En les verificacions tècniques: per a sistemes d'accionament directe de la lleva, l'elevació del lòbul de la lleva és mesurarà; per a sistemes d'accionament de la lleva no directe (és a dir, amb balancins), l'elevació de la vàlvula es mesurarà.

Art. 2.5.8.4.- Pinyons o engranatges de lleva.

Els pinyons de lleva o els engranatges de lleves poden ser modificats o substituïts per permetre el canvi de graduació del arbre de lleves.

Art. 2.5.8.5.- Cilindres.

Els cilindres han de romandre com els homologats.

Només les següents modificacions als cilindres estan permeses. La superfície de la junta de la culata pot ser mecanitzada per permetre l'ajust de la relació de compressió o revestida per reparar una coberta deformada en la superfície del cilindre.

El materials homologats i les peces específiques pels cilindres poden ser utilitzats. La superfície final de l'orifici del cilindre ha de romandre com els homologats.

Art. 2.5.8.6.- Pistons.

Els pistons han de romandre com els homologats.

El polit i l'alleugeriment no estan permesos.

Art. 2.5.8.7.- Anells de pistó.

Els anells de pistó han de romandre com els homologats. No es permeten modificacions.

Art. 2.5.8.8.- Passadors i clips.

Els passadors i els clips del pistó han de romandre com els homologats. No es permeten modificacions.

Art. 2.5.8.9.- Bieles.

Les bieles han de seguir sent com les homologades.

El polit i l'alleugeriment no estan permesos.

Art. 2.5.8.10.- Cigonyal.

El cigonyal ha de romandre com els homologats, sense **cap** modificació.

El polit i l'alleugeriment no estan permesos.

Les modificacions dels volants no estan permeses.

Art. 2.5.8.11.- Càrter/Caixa de canvi i cobertes laterals.

Els càrters han de romandre com els homologats. No es permeten modificacions (incloent la pintura, el polit i l'alleugeriment).

No es permet afegir una bomba que s'utilitzi per crear un buit en el càrter. Si una bomba de buit està instal·lada a la motocicleta homologada, llavors es podrà utilitzar només com la homologada.

Altres caixes del motor han d'estar fetes d'un material homologat amb l'exclusió de les cobertes laterals.

Les cobertes laterals poden ser alterades, modificades o substituïdes. Si son alterades o modificades, la coberta ha de tenir almenys la mateixa resistència al impacte que l'original. Si son reemplaçades, la coberta ha de ser d'un material amb un pes específic igual o superior i el pes total de la coberta no ha de ser inferior a l'original.

Protectors del motor en forma d'enfortiment dels laterals del motor poden set instal·lats. Aquestes cobertes no han de ser més lleugeres que la part estàndard.

Totes les cobertes laterals/caixes de motor que continguin oli i que podrien estar en contacte amb el terra durant un accident han de ser protegides per una segona coberta feta de materials compostos, **com** ara el carboni o el kevlar®. Plaques i/o barres d'alumini o d'acer també són permeses. Tots aquests dispositius han d'estar dissenyats per a ser resistents contra xocs sobtats i han de ser reparades correctament i amb seguretat.

Es poden afegir orificis a les cobertes dels embragatges en sec per permetre un refredament addicional. La coberta del pinyó es pot treure.

L'addició d'un protector de càrter en l'eix secundari està permesa.

Art. 2.5.8.12.- Transmissió/Caixa de canvis.

Totes les relacions de transmissió/caixa de canvis son lliures.

El número de marxes ha de romandre com les homologades.

Els engranatges primaris han de seguir sent com els homologats.

Els sistemes de canvi ràpid estan permesos.

El traçat dels eixos de transmissió han de ser els mateixa que en la motocicleta homologada i només el material i les relacions es poden canviar.

El disseny i la funció del tambor de canvi ha de ser els mateixos que en la motocicleta homologada.

Les forquilles de selecció poden ser canviades. No obstant això, les forquilles s'han de comprometre amb els mateixos engranatges i la mateixa funció en la mateixa manera que en la motocicleta homologada.

El pinyó de l'eix secundari, el pinyó de la roda del darrere, la duia de cadena i la grandària pot ser canviada.

El protector de cadena, sempre que no s'incorpori al parafang del darrere, es pot treure.

Art. 2.5.8.13.- Embragatge.

El **sistema** d'embragatge (**tipus** humit o sec) i el **mètode** de funcionament (per cable o hidràulic) han de romandre com els homologats.

Els discos de fricció i la seva unitat poden ser canviats.

Les molles de l'embragatge poden ser canviades.

La campana de l'embragatge (exterior) pot ser reforçada.

El conjunt de l'embragatge original pot ser modificat o substituït per un del mercat auxiliar, **incloent les capacitats de reserva de parell límit (tipus lliscant).**

Cap font d'alimentació (és a dir, hidràulica o elèctrica) es pot utilitzar per a la selecció de marxes, si no es instal·lada al model homologat per a ús en carretera. El poder humà s'exclou de la prohibició.

Art. 2.5.8.14.- Bombes d'oli, bombes d'aigua i conductes d'oli.

Les modificacions són permeses, però la carcassa de la bomba, els punts de muntatge i els punts d'alimentació d'oli han de **romandre** com a l'original.

Els conductes d'oli poden ser modificats o reemplaçats. Els conductes d'oli que continguin pressió positiva, de ser reemplaçats, han de ser de construcció metàl·lica reforçada amb connectors estampats o recautxutats.

Les parts internes de la bomba d'aigua poden ser canviades o modificades. La relació de transmissió pot ser canviada. L'aparença externa ha de romandre com la homologada.

Art. 2.5.8.15.- Radiador/refredador d'oli.

El radiador es pot canviar **per un radiador del mercat auxiliar que** encaixi en la ubicació estàndard i no requereixi cap modificació en l'estructura principal o l'aparença del carenat exterior.

Modificacions en el radiador d'oli **homologat** només es permeten si **no requereixen** cap modificació a l'estructura principal o en l'aparença del carenat exterior. Un intercanviador de calor (oli/aigua) pot ser **reemplaçat per** un refrigerador d'oli.

El ventilador del radiador i el seu cablejat pot ser canviat, modificat o eliminat.

Refredadors d'oli addicionals no estan permesos.

El radiador d'oli no ha d'estar muntat en o per sobre del parafangs posterior.

Art. 2.5.8.16.- Air Box.

L'air box ha de romandre com originalment estava produït pel fabricant en **la** motocicleta homologada.

El filtre d'aire pot ser eliminat o substituït.

Els drenatges de l'air box han d'estar segellats.

Totes les motocicletes han de tenir un sistema de ventilació tancada. Tots els conductes del respirador d'oli han d'estar connectats i descarregar a l'air box.

Els tubs i els conductes d'aire que va des de la cúpula a l'air box poden ser modificats, substituïts o eliminats. Si els tubs/conductes s'utilitzen, han de ser connectats a les entrades de l'air box originals i sense modificar.

Art. 2.5.8.17.- Subministrament de combustible.

La bomba de combustible i el regulador de pressió de combustible han de seguir sent els mateixos que en la motocicleta homologada.

La pressió del combustible ha de ser com l'homologat.

Els conductes de combustible del dipòsit de combustible fins als injectors (tubs de combustible, muntatge d'impulsió, juntes, abraçadores, recipient de combustible) poden ser substituïts.

La/s línia/s de combustible que va des del dipòsit de combustible fins al sistema d'injecció de combustible ha de estar ubicats de tal manera que estiguin protegits de possibles danys derivats d'un accident.

Els connectors ràpids o connectors ràpids de fre en sec poden ser utilitzats.

Els conductes de ventilació del combustible poden ser reemplaçats.

Es poden agregar filtres de combustible.

Art. 2.5.8.18.- Sistema d'escapament.

Els tubs d'escapament i els silenciadors poden ser **alterats o substituïts** respecte als instal·lats en la motocicleta homologada. Els convertidors catalítics **poden** ser eliminats.

El número final de silenciador/s d'escapament han de seguir sent els mateixos que el model homologat. El silenciador/s han d'estar al mateix costat/s **que** en el model homologat.

Per raons de seguretat, la vora de sortida exposada del tub/s d'escapament/s ha de ser arrodonida per evitar les vores esmolades.

L'emalatge dels sistemes d'escapament no es permet a excepció de la zona del peu del pilot o una àrea en contacte amb el carenat i per protecció contra la calor.

Els límits del soroll de SuperSport de 107 dB/A (amb 3 dB/A de tolerància després de la carrera).

Art. 2.5.9 Electricitat i electrònica.

Els cables elèctrics, els connectors, la bateria i els interruptors són lliures.

Art. 2.5.9.1.- Encesa/Sistema de control del motor (ECU).

L'encesa/sistema de control de motor (ECU) pot ser modificat o canviat.

Les bugies d'encesa, les tapes d'endoll i els cables poden ser reemplaçats.

Art. 2.5.9.2.- Generador, alternador, motor d'arrencada elèctric.

El generador pot ser modificat, eliminat o reemplaçat.

L'arrencada elèctrica ha d'operar normalment i sempre ser capaç d'arrencar el motor durant l'**esdeveniment**.

Art. 2.5.9.3.- Equip addicional.

Equip addicional d'hardware no present en la motocicleta original homologada pot ser afegit (aquest permís es refereix a: adquisició de dades i sensors, ordinadors, equip de gravació, control de tracció).

L'addició d'un dispositiu d'infrarojos (IR) de transmissió d'una senyal entre el pilot de carreres i el seu equip, que s'utilitzi exclusivament per al cronometratge, es permesa.

L'addició d'una unitat de GPS per a la pressa de temps/marcador està permesa.

La telemetria no està permesa.

Art. 2.5.10.- Xassís principal i subxassís posterior i de recanvi.

Durant tota la durada de l'esdeveniment, cada pilot només podrà utilitzar una (1) motocicleta completa, tal com es presenta per al Control Tècnic, amb el xassís clarament identificat amb un segell. En cas que el xassís hagi de ser reemplaçat, el pilot o l'equip pot sol·licitar l'ús d'un xassís de recanvi al Director Tècnic de la F.C.M..

El xassís de recanvi ha de ser presentat al Director Tècnic per **rebre** el permís **per** reconstruir la moto. El **premontatge** de l'estructura es limitarà estrictament a:

- Bastidor principal.
- Rodaments (pipa de direcció, basculant, etc.)
- Basculant.
- Vinculació de la suspensió del darrere i l'amortidor.
- Tiges superior i inferior.
- Cablejat.

El xassís de recanvi no es permetrà al box abans que el pilot o l'equip hagi rebut l'autorització del Director Tècnic.

La motocicleta, un cop reconstruïda, ha de ser inspeccionada abans del seu ús per part del Director Tècnic per controls de seguretat i un nou segell serà col·locat en el xassís de la motocicleta.

Explicació dels procediments:

Només una (1) motocicleta completa es pot presentar a la Verificació Tècnica preliminar i serà la moto que rebrà el permís per sortir a la pista i al box durant els entrenaments, classificació, warm up i carrera.

El xassís d'aquesta motocicleta serà segellat pel Director Tècnic o pel seu personal designat.

El segell portarà un número de sèrie, que serà gravat. Qualsevol intent de treure el segell el danyarà irreparablement.

En qualsevol moment durant l'esdeveniment els Comissaris Tècnics, sota la direcció del Director Tècnic de la F.C.M., podrà comprovar el segellat i verificar que correspon a la motocicleta i al pilot que se li va assignar. Per referències creuades, cada xassís ha de tenir un número únic gravat, preferentment en la zona de la direcció.

Si la motocicleta està danyada en un accident o en qualsevol altre incident, es podrà autoritzar a utilitzar el xassís de recanvi per reconstruir la motocicleta.

El xassís de recanvi pot ser reconstruït amb els següents elements: xassís principal, basculant, vinculació de la suspensió del darrere, els amortidors, coixinets de direcció, abraçadores triples superiors i inferiors i el cablejat.

Quan un equip decideix que una motocicleta estavellada o danyada requereix d'un canvi de xassís, s'ha d'informar per escrit al Director Tècnic, utilitzant un formulari específic. Només en aquest punt es pot introduir el xassís de recanvi al box.

Les peces poden ser transferides de la motocicleta danyada per la reconstrucció de la moto de recanvi.

Una vegada reconstruïda la motocicleta de substitució, s'haurà de sotmetre a una nova Verificació Tècnica per controls de seguretat i un nou ressegellat. El segell de la moto danyada serà destruït pel personal tècnic i el xassís de la moto no es podrà utilitzar per a la resta de l'esdeveniment. El nou número de sèrie serà gravat pel Director tècnic. La motocicleta de reemplaçament podrà ser utilitzada a la pista només després del final de l'entrenament lliure o de qualificació o la carrera en què es va produir el dany. La motocicleta danyada ha de ser retirada tan aviat com sigui possible i emmagatzemada fora del box.

Després que el xassís de recanvi s'hagi utilitzat, en cas de que calgui ser substituït de nou a causa d'un accident o altres danys, els treballs de muntatge es realitzarà per mitjà d'un xassís mínim sense els components connectats. El Director Tècnic inspeccionarà el xassís nu i donarà la seva aprovació abans que el treball pugui començar.

Qualsevol acció en contra d'aquests procediments es traduirà en una penalització descrita en el Reglament Tècnic.

Informació de contacte pel Director Tècnic i el seu personal nomenat es donarà als equips de SuperSport les Verificacions Tècniques preliminars.

Art. 2.5.10.1.- Xassís principal i subxassís posterior.

El marc ha de romandre com originalment estava produït pel fabricant per la motocicleta homologada. Es poden perforar forats en el xassís principal només per fixar els components aprovats (és a dir, suports dels carenat, suports de l'amortidor de direcció, sensors).

Els laterals del bastidor poden ser coberts per una peça protectora d'un material compost. Aquests protectors s'han d'ajustar a la forma de l'estructura.

Res més es pot afegir o eliminat del xassís.

Totes les motocicletes han de mostrar un número d'identificació del vehicle **inscrit** al xassís principal. Els suports o les plaques de muntatge del motor han de romandre com originalment estaven produïdes pel fabricant per a la motocicleta homologada.

El subxassís posterior pot ser canviat o alterat, mentre el tipus de material segueixi sent l'homologat, o de major pes específic.

Es poden afegir suports addicionals de seguretat, mentre que suports inútils que sobresurtin es poden suprimir si no afecten la seguretat de la construcció o la fabricació. Ganxos d'accessoris per la part posterior del xassís poden ser eliminats.

L'esquema de la pintura no està restringit però el polit del xassís o del subxassís no està permès.

Art. 2.5.10.2.- Forquilla davantera.

Les forquilles han de romandre com originalment estaven produïdes pel fabricant per la motocicleta homologada.

Les parts **originals** internes de les forquilles **homologades** poden ser modificades o canviades.

Cap recanvi de les suspensions del mercat auxiliar o prototip controlat electrònicament de la suspensió pot ser utilitzat, **llevat que aquesta suspensió ja fos present en el model de producció de la motocicleta homologada, encara que ha de romandre completament estàndard (totes les peces mecàniques o electròniques han de seguir sent com les homologades)**. El sistema original de **suspensió** ha de treballar de forma **segura** en cas d'una errada en el sistema electrònic.

Es poden instal·lar kits del mercat auxiliar pels amortidors o les vàlvules.

Les molles dels amortidors poden ser modificades o reemplaçades.

Les tapes de les forquilles poden ser modificades o reemplaçades per permetre l'ajust extern.

Els segells contra la pols poden ser modificats, canviats o eliminats si la forquilla resta totalment segellada a fuites d'oli.

L'acabat de la superfície originals dels tubs de la forquilla (barres, tubs) pot ser canviat. Tractaments addicionals de superfície estan permesos.

Les abraçadores superior i inferior de la forquilla (tija, ponts) han de romandre com originalment estaven produïts pel fabricant a la motocicleta homologada.

Un amortidor de direcció es pot afegir o ser substituït per un del mercat auxiliar.

L'amortidor de direcció no pot actuar com un dispositiu de bloqueig limitant de la direcció.

Art. 2.5.10.3.- Forquilla posterior (basculant).

La forquilla del darrere ha de romandre com originalment estava produïda pel fabricant per la motocicleta homologada. Un protector de cadena ha de ser instal·lat de tal manera per reduir la possibilitat que qualsevol part del cos dels pilots **pugui** quedar atrapada entre la part inferior del pas de la cadena i el pinyó de la roda posterior.

El pern del pivot de la forquilla posterior ha de romandre com originalment estava produïda pel fabricant per la motocicleta homologada.

L'ajustador posterior de l'eix de la cadena pot ser modificat o canviat.

Es poden afegir suports de la roda posterior per soldadura o per mitjà de cargols. Els suports han de tenir les vores arrodonides (amb un radi gran). Els cargols de fixació han de estar retrets. Un sistema d'ancoratge o punt/s per mantenir la pinça original del fre del darrere en el seu lloc es pot afegir a la part posterior del basculant.

Art. 2.5.10.4.- Unitat de suspensió del darrere.

La unitat de la suspensió posterior (**amortidor**) pot ser canviat o modificat. Les fixacions originals del xassís i la forquilla posterior han de ser com les homologades.

La molla/s de la unitat de suspensió posterior pot ser canviada.

Cap recanvi de les suspensions del mercat auxiliar controlat electrònicament pot ser utilitzat, **llevat que aquesta suspensió ja fos present en el model de producció de la motocicleta homologada, i ha de romandre completament estàndard (totes les peces mecàniques o electròniques han de seguir sent com les homologades)**. El sistema de **suspensió** original ha de treballar de forma **segura** en cas d'una errada en el sistema electrònic.

La vinculació de la suspensió del darrere ha de romandre com originalment estava produïda pel fabricant per a la motocicleta homologada.

Art. 2.5.10.5.- Rodes.

Les rodes han de romandre com originalment estaven produïdes pel fabricant per la motocicleta homologada.

Qualsevol càmera d'aire (si existeix) o vàlvules d'inflat es poden utilitzar.

Els pesos d'equilibrat poden ser descartats, canviats o afegits.

La unitat velocímetre pot ser eliminada i reemplaçada per un espaiador.

Si el disseny original incloïa una unitat d'amortidor de la roda del darrere, aquest ha de romandre com originalment estava produït per la motocicleta homologada.

Els eixos de les rodes davanteres i del darrere han de romandre com originalment estaven produïts pel fabricant per a la motocicleta homologada.

El diàmetre de la roda i l'ample de la llanda ha de romandre com originalment estaven homologats.

Art. 2.5.10.6.- Frens.

Els discs de fre davanteres i posteriors poden ser **reemplaçats per discos del mercat auxiliar que** han d'ajustar a la pinça original i el seu muntatge. No obstant això, el diàmetre exterior i el sistema de ventilació ha de seguir sent **el mateix** que a la motocicleta homologada. Els discos ventilats internament no es permeten si no hi **eren** a la motocicleta homologada.

Les fixacions del disc de fre es poden canviar, però han de mantenir la mateixa forma i el mateix tipus de muntatge de les rodes **de la motocicleta homologada**.

Els discos de fre de recanvi han de ser de material ferrós.

Les pinces de fre davanteres i posteriors, així com tots els punts de fixació i els seus elements de muntatge (muntatge, suport, suspensió) han de romandre com originalment estaven produïts pel fabricant per a la motocicleta homologada (veure Art. 2.5.10.3.-).

Per tal de reduir la transferència de calor cap al fluid hidràulic es permeten afegir falques metàl·liques per les pinces, entre les pastilles i les pinces, i/o reemplaçar els pistons d'aliatge lleuger amb pistons d'acer fets pel mateix fabricant de la pinça.

El cilindre principal del fre davanter ha de romandre com originalment estava produït pel fabricant per a la motocicleta homologada, amb **exclusió** de la palanca de mà.

La bomba del fre del darrere ha de romandre com originalment estava produïda pel fabricant per a la motocicleta homologada.

Els conductes hidràulics del fre davanter i del darrere es poden canviar. El líquid de frens pot ser substituït i/o reposat. Els connectors ràpids poden ser utilitzats. La divisió dels conductes del fre davanter per les pinces del fre davanter s'ha de fer per sobre de la vora inferior del pont de la forquilla (part inferior de la tija).

Les pastilles de fre davanteres i del darrere es poden canviar. Els passadors de seguretat de les pastilles de fre poden ser modificats per els de tipus de canvi ràpid.

Els conductes d'aire addicionals no estan permesos.

El sistema antiblocatge de frens (ABS) només es pot utilitzar si s'ha instal·lat al model homologat per a ús en carretera. No obstant això, ha de ser completament estàndard (qualsevol part mecànica o electrònica ha de

romandre com la homologada, amb l'excepció dels discos de fre i les palanques del cilindre principal), i només el programa de l'ABS pot ser modificat.

El bloqueig del sistema antiblocatge (ABS) es pot desconnectar i la seva ECU es pot desmantellar. La roda del rotor ABS pot ser eliminada, modificada o substituïda.

Art. 2.5.10.7.- Manillars i comandaments manuals.

El manillar, el muntatge de l'accelerador i els cables, controls manuals i palanques poden ser **alterats** o substituïts **a partir dels instal·lats a la motocicleta homologada** (a excepció de la bomba de fre).

El manillar i els comandaments manuals poden ser recol·locats.

Els controls de l'accelerador ha de ser de tancament automàtic quan no es portin de la mà.

L' interruptor d'arrencada elèctric i l'interruptor de parada del motor han d'estar ubicats en el manillar.

Art. 2.5.10.8.- Estreps i controls del peu.

Els estreps/controls del peu poden ser reubicats, però els suports han de ser muntats als punts de muntatge originals del xassís.

Els estreps poden ser muntats de forma rígida o del tipus plegable que incorporaren un dispositiu per tornar a la posició normal.

El final de l'estrep ha de tenir almenys un final de 8mm. Com a mínim de radi esfèric sòlid. (veure diagrama A&C).

Els estreps no plegables ha de tenir un final (tap) del que ha de ser inseparable, fet d'alumini, plàstic, Teflon® o un material de tipus equivalent (radi mínim 8mm.). La superfície del tap ha d'estar dissenyada per arribar a la zona de la manera més àmplia possible. El Director Tècnic té el dret de rebutjar qualsevol endoll que no compleixi aquesta **funció** de seguretat.

Art. 2.5.10.9.- Dipòsit de combustible.

El dipòsit de combustible ha de romandre com originalment estava produït pel fabricant per la motocicleta homologada.

Tots els dipòsits de combustible han d'estar completament plens de material retardant al foc (de cel·les obertes de malla, p.e.: "Explosafe®").

Els dipòsits de combustible amb tubs de ventilació han d'estar proveïts de vàlvules de no retorn que descarreguin en un dipòsit de captura amb un volum mínim de 250cc. fet d'un material adequat.

Els taps del dipòsit de combustible poden ser canviats. Els taps del dipòsit de combustible, quan estiguin tancats, han de ser a prova de fuites. A més, han d'estar ben tancats per evitar l'obertura accidental en qualsevol moment.

Art. 2.5.10.10.- Carenat/Carrosseria.

a) El carenat, els parafangs davanters i la carrosseria s'ha de semblar a com s'havia produït pel fabricant per a la motocicleta homologada.

b) El carenat i la carrosseria pot ser reemplaçada per duplicats cosmètics de les peces originals. El material pot ser canviat. L'ús de materials de fibra de carboni o Kevlar® no està permès en carenats, tapes del dipòsit de combustible, seient, base del seient i associats en la construcció de la carrosseria.

c) La mida i les dimensions han de ser les mateixes que les peces originals sense cap tipus de addició o eliminació d'elements de disseny.

d) El parabrisa o cúpula pot ser reemplaçada per material transparent només.

e) La combinació original d'instruments/suports del carenat poden ser reemplaçats. Tots els altres suports de carenat poden ser alterats o reemplaçats.

f) Els conductes d'aire originals que corren entre el carenat i l'air box poden ser alterats o reemplaçats.

g) Els conductes d'aire original a l'air box poden ser alterats o reemplaçats.

Les obertures originals per al refredament en les seccions laterals del carenat/carrosseria poden ser parcialment tancades, només per donar cabuda als logotips/lletres dels patrocinadors. Aquesta modificació

s'ha de fer amb l'ús d'una malla de filferro o placa perforada. El material és lliure, però la distància entre tots els centres d'obertura, els centres de cercle i el seu diàmetre ha de ser constant. Els forats o perforacions han de tenir una proporció d'àrea oberta > 60%.

h) El carenat inferior ha de ser construït per contenir, en el cas de trencament d'un motor, almenys la meitat del total de l'oli i el refrigerant utilitzats en el motor (mínim 5 litres). La vora inferior de les obertures en el carenat ha d'estar situat com a mínim a 50mm. per sobre de la part inferior del carenat.

i) El carenat inferior haurà d'incorporar un forat de 25mm. a la part inferior de l'àrea frontal inferior. Aquest forat ha de romandre tancat en temps sec i s'ha d'obrir en condicions de cursa en mullat segons la declaració del Director de Cursa.

j) Els canvis mínims estan autoritzats per permetre l'ús d'un elevador (cavallet) pel canvi de pneumàtics i per afegir un petit con de plàstic de protecció al xassís o el motor.

k) Els parafangs davanter han d'aparèixer com originalment eren subministrats pel fabricant per la motocicleta homologada.

l) El parafang davanter pot ser reemplaçat per duplicats estèticament iguals a l'original. L'ús de materials de fibra de carboni o Kevlar® està permès.

m) Els parafang davanter pot estar espaiats a l'alça per un major pas de roda.

n) El parafang posterior fix en el basculant pot ser reemplaçat per duplicats cosmètics de les peces originals. L'ús de fibra de carboni o Kevlar® està permès.

o) Els parafangs del darrera fixos en el basculant, que incorporen el protector de cadena, poden ser modificats per donar cabuda a pinyons posteriors de major diàmetre.

p) El parafang posterior existent sota el seient es pot treure. Un parafang pot ser instal·lat directament en el basculant (però no podrà cobrir més de 120 graus de la roda).

Art. 2.5.10.11.- Seient.

El seient, la base del seient i la carrosseria associada poden ser reemplaçats per altres de similar aparença als originalment produïts pel fabricant per a la motocicleta homologada.

La part superior de la carrosseria posterior al voltant del seient pot modificar-se per un sol seient.

Es poden perforar forats al seient o la part posterior coberta per permetre un refredament addicional. Els forats que siguin més grans de 10mm. s'han de cobrir amb tela metàl·lica o malla fina. La malla ha de ser pintada per a que coincideixi amb el material circumdant.

L'aparença de la part davantera, posterior i del perfil ha de complir, en principi, la de la forma homologada.

El seient/reemplaçament de la coberta posterior ha de permetre mostrar el número de dorsal correctament. Totes les vores exposades han de ser arrodonides.

Art. 2.5.10.12.- Cargols.

Els elements de fixació estàndard poden ser substituïts per elements de fixació de qualsevol material i disseny. Els tancaments d'alumini només poden ser utilitzats en llocs no estructurals.

Les fixacions de titani es poden utilitzar en llocs estructurals, però la força i el disseny ha de ser igual o superior a la força de la fixació estàndard que substitueix.

Els elements de fixació especials d'acer es poden utilitzar en llocs estructurals, però la força i el disseny ha de ser igual o superior a la força de la fixació estàndard que substitueix.

Els elements de fixació es poden perforar per cables de seguretat, però sense cap intenció d'estalvi de pes.

Els elements de fixació del carenat/carrosseria es poden canviar per altes del tipus de desconexió ràpida.

Art. 2.5.11.- Els següents articles PODEN ser alterats o substituïts dels de la motocicleta homologada.

- Qualsevol tipus de líquid de lubricació, de frens o de la suspensió pot ser utilitzat.
- Els coixinets (de boles, de rodets, cònics, normals, etc.) de qualsevol tipus o marca poden ser utilitzats.
- Les juntes i materials de junta.
- Els acabats de les superfícies exteriors pintades i les calcomanies.

- Es recomana que les motocicletes estiguin equipades amb una llum vermella en el panell d'instruments que parpellegi en cas de caiguda de la pressió d'oli.

Art. 5.2.12.- Els següents elements PODEN ser eliminats.

Elements de control d'emissions (lluita contra la contaminació) en o al voltant de l'air box i el motor (senyors d'O², dispositius d'injecció d'aire).

- Tacòmetre.
- Indicador de velocitat i separadors de roda relacionats.
- Accessoris de subjecció en el subxassís posterior.

Art. 2.5.13.- Els elements següents DEUEN ser eliminats.

• Els fars, els llums posteriors i els intermitents del senyal (quan no es trobin incorporats en el carenat). Les obertures han de ser cobertes amb materials adequats.

- Miralls retrovisors.
- Botzina.
- Suport de la placa de matrícula.
- Caixa d'eines.
- Ganxos pel casc i els ganxos del porta-equipatge.
- Els estreps dels passatgers.
- Guies pels agafaments dels passatgers.
- Barres de seguretat, suports centrals i laterals s'han de retirar (els suports fixos han de mantenir-se).

Art. 5.2.14.- Els següents articles DEUEN ser alterats.

Les motocicletes han d'estar equipades amb un interruptor de contacte o botó funcional d'aturada muntat almenys en un costat del manillar (a l'abast de la mà mentre que estiguin als comandaments) que sigui capaç d'aturar el motor en marxa.

Tots els taps de drenatge ha d'estar precintats. Els cargols i els pernns del filtre/s extern/s d'oli que entrin en una cavitat d'oli han de ser de seguretat amb cable (p.e.: el càrter).

Totes les motocicletes han de tenir un sistema de ventilació tancada. El conducte de ventilació d'oli ha d'estar connectat i descarregar en l'air box.

Quan s'equipen tubs de ventilació i vessament han de descarregar a través de les sortides existents. El sistema original tancat ha de ser conservat, sense emissió atmosfèrica directa.



CMV 2012

REGLAMENT TÈCNIC

Categoria Stock Extreme 1000

REGLAMENT TÈCNIC STOCK EXTREME 2012.

Art. 2.7.- ESPECIFICACIONS TÈCNIQUES STOCK EXTREME.

Aquestes regles estan dirigides a limitar els canvis en les motocicletes homologades, en interès de la seguretat i per a l'aplicació en competició.

TOT ALLÒ QUE NO ESTÀ AUTORITZAT I PRECISAT EN AQUEST REGLAMENT AQUESTA TOTALMENT PROHIBIT
Les motocicletes han d'estar homologades només pel constructor original. El model estarà vigent per a les competicions de Stock Extreme per un període màxim de 5 anys.

Les motocicletes de Stock Extreme estan autoritzades a modificacions limitades. La majoria de les modificacions estan únicament autoritzades per raons de seguretat.

Les motocicletes de Stock Extreme necessiten una homologació de la F.I.M.. Totes les motocicletes han de complir, en tots els seus apartats, les exigències del Reglament de Velocitat com especifiquen aquestes normes, excepte si la motocicleta està equipada igual a la màquina homologada.

Les aparences, frontal, laterals i del darrere i el perfil de les motocicletes Stock Extreme han (excepte indicació contrària) ser conformes a la forma homologada (com originalment estava produïda pel constructor).

L'aspecte del sistema d'escapament està exempt d'aquesta regla.

Només s'admetrà la verificació d'una sola motocicleta per pilot i classe. En el cas de que una motocicleta, després caiguda en el curs dels entrenaments oficials, patís danys de difícil reparació en el circuit, el Comissari Tècnic podria admetre la verificació d'una segona motocicleta.

Un cop començats els entrenaments oficials, només podrà romandre en el box la motocicleta verificada.

Art. 2.7.1.- Especificacions de la motocicleta.

Totes les peces no esmentades en els següents articles, han de romandre com estaven originalment produïdes pel fabricant de la motocicleta homologada.

Art. 2.7.2.- Equilibrar les diferents configuracions de les motocicletes.

Per tal d'equilibrar el rendiment de les motocicletes amb diferents configuracions de motor, poden ser aplicats canvis en el pes mínim d'acord amb els seus respectius rendiments en carrera. Les decisions sobre l'aplicació del sistema de handicaps per les respectives classes, seran preses per la Comissió de Velocitat de la F.C.M. en qualsevol moment.

Aquests handicaps seguiran el sistema descrit en l'article 2.4.2 de les normes de Superbike, però seran adaptades per a la classe Stock Extreme.

Art. 2.7.3.- Configuració del motor i cilindrades.

Les següents configuracions componen la categoria de Stock Extreme:

Superior a 600cc i fins 1000 cc	4 temps	4 cilindres
Superior a 750cc i fins 1000 cc	4 temps	3 cilindres
Superior a 850cc i fins 1200cc	4 temps	2 cilindres

La cilindrada s'ha de mantenir igual a la de l'homologació. No està autoritzat modificar el diàmetre i la carrera per assolir els límits de la classe.

Art. 2.7.4.- Pesos mínims.

La F.I.M. decideix el valor del pes mínim per a un model homologat de venda al públic, per determinar el seu pes en sec.

El pes en sec d'una motocicleta homologada és definit com el total del pes de una motocicleta buida produïda per un constructor (després de treure el combustible, placa de matrícula, eines, cavallet però amb oli i líquid de radiador en els nivells prescrits). Per confirmar el pes en sec, són pesades i comparades un mínim de tres (3) motocicletes. El resultat és arrodonit al dígit més proper.

El pes mínim és: pes en sec menys 12 kg.

En qualsevol moment de l'esdeveniment, el pes de tota la motocicleta (incloent el dipòsit de combustible i el seu contingut) no han de ser inferior al pes mínim amb una tolerància d'1 kg.

Art. 2.7.5.- Colors de les plaques porta números.

Segons la Normativa CMV DORSALS de l'any en curs.

Art. 2.7.6.- Combustible.

Segons la Normativa CMV CARBURATNTS de l'any en curs.

Art. 2.7.7.- Pneumàtics.

Segons la Normativa CMV PNEUMÀTICS de l'any en curs.

A cada manifestació, sense màxim de pneumàtics entre darrere i davanters es podran utilitzar.

A la verificació tècnica preliminar **es podran** lliurar als equips els adhesius per marcar els pneumàtics. Cada equip serà responsable de marcar els seus pneumàtics.

Els Comissaris Tècnics podran realitzar controls aleatoris durant tot l'esdeveniment.

Si els pilots reben bandera vermella durant una tanda per raons diferents de la voluntat del pilot, el Director de Carrera pot autoritzar la utilització d'un joc suplementari de pneumàtics.

A criteri del pilot, els pneumàtics de tipus "mullat" podran ser usats sense límit de quantitat; no és necessari el seu marcat.

Tots els pneumàtics per ser usats **podrien haver d'estar** marcats i han de ser fàcilment identificables amb una marca de color o un sistema numèric.

En cas de problema tècnic serà el Comissari Tècnic qui decidirà.

Art. 2.7.8.- Motor.

Art. 2.7.8.1.- Instruments de Carburació/Sistemes d'Injecció de Carburant.

Els instruments de carburació es refereixen als cossos d'admissió i les trompes d'admissió d'aire (pavellons venturi) de longitud variable.

Els instruments de carburació han de romandre com els homologats.

Les trompes d'admissió d'aire (pavellons venturi) han de romandre com originalment estaven produïts pel constructor per a la motocicleta homologada.

Els injectors han de romandre i ser com les unitats standard de la motocicleta homologada.

Art. 2.7.8.2.- Culata.

No es permet cap modificació.

Cap material es pot afegir o retirar de la culata.

La junta de culata es pot canviar.

Les vàlvules, seients de vàlvules, guies de vàlvules, molles de vàlvules i copeletas (retenidors) de les molles han de ser igual a les originalment produïdes pel fabricant per a la motocicleta homologada. Només el manteniment normal i intervencions com prescriu el Manual de Servei del Constructor estan autoritzats.

Les volanderes de compensació per a les molles de vàlvules no estan autoritzades.

Art. 2.7.8.3.- Arbre de Lleves.

Cap modificació està autoritzada.

En les verificacions tècniques: per als sistemes de control de vàlvules directes, serà mesurada l'alçada de la lleva; per als sistemes d'accionament de vàlvules no directes serà mesurat el desplaçament de la vàlvula.

L'ajust/fixació de l'arbre de lleves és lliure, però es prohibeix tot mecanitzat dels pinyons de l'arbre.

Art. 2.7.8.4.- Pinyons dels arbres de lleves o engranatges.

No està autoritzada cap modificació dimensional.

Art. 2.7.8.5.- Cilindres.

Cap modificació esta permesa.

Art. 2.7.8.6.- Pistons.

Cap modificació està permesa. (Inclòs el polit i l'alleugeriment).

Art. 2.7.8.7.- Segments.

No està permesa cap modificació.

Art. 2.7.8.8.- Eixos de pistó i clips.

No està permesa cap modificació.

Art. 2.7.8.9.- Bieles.

No està permesa cap modificació. (Inclòs el polit i l'alleugeriment).

Art. 2.7.8.10.- Cigonyal.

No està permesa cap modificació. (Inclòs el polit i l'alleugeriment).

Art. 2.7.8.11.- carters motor - carters annexos (tapes de carters, encesa, embragatge).

No s'autoritza cap modificació (incloent-hi la pintura, el polit i l'alleugeriment).

Les tapes laterals poden ser alterades, modificades o reemplaçades. Si s'alteren o modifiquen, la coberta ha de tenir almenys la mateixa resistència d'impacte que la original. Si es reemplaça, la coberta ha d'estar fabricada en el mateix material o amb un major pes específic i el pes total de la coberta no ha de ser menor que l'original.

Tots els carters que continguin oli i que puguin entrar en contacte amb la pista com a conseqüència d'una caiguda hauran d'estar protegits per un segon carter fet d'un material compost com el carboni o el kevlar®. Alumini o plaques d'acer i/o barres també estaran permesos. Tots aquests dispositius han d'estar dissenyats per resistir xocs sobtats i han de ser fixats correctes i de forma segura.

Art. 2.7.8.12.- Transmissió-caixa de canvis.

Estan autoritzats els sistemes externs de canvi ràpid de velocitats. (Cablejat i potenciòmetre inclosos).

Altres modificacions a la caixa de canvi o el selector de canvi no estan autoritzades.

Es poden modificar el pinyó d'atac, la corona de la roda del darrere, el pas de cadena i les seves mesures.

La tapa del pinyó d'atac pot ser modificada o eliminada.

Art. 2.7.8.13.- Embragatge.

No està permesa cap modificació.

Només els discos de fricció poden ser canviats, però el seu nombre ha de romandre com l'original.

Les molles del embragatge poden ser canviats.

Art. 2.7.8.14.- Bombes d'oli i ràcords d'oli.

No està permesa cap modificació en la bomba.

Els ràcords d'oli es poden modificar o reemplaçar. Els ràcords d'oli sota pressió, si són substituïts, han d'estar fabricats en metall reforçat i tenir taps matriu o filetejats.

Art. 2.7.8.15.- Radiador, sistema de refrigeració i radiadors d'oli.

El radiador es pot canviar únicament si pot fixar-se en el lloc estàndard i sempre que no exigeixi cap modificació del xassís ni de l'aparença externa dels carenats.

Es pot col·locar davant dels radiadors d'oli/aigua una reixeta de protecció.

Les modificacions al radiador d'oli existent estan autoritzades únicament si això no exigeix cap modificació en el xassís o en l'aparença externa dels carenats. Un intercanviador de calor (oli/aigua) pot ser substituït per un radiador d'oli.

El/s got/s d'expansió poden ser canviats però han de ser fixats de manera segura.

No s'autoritzen radiadors d'oli suplementaris.

El ventilador del radiador i el cablejat poden ser retirats.

Els interruptors tèrmics, el sensor de temperatura d'aigua i el termòstat, poden ser eliminats del sistema de refrigeració.

Art. 2.7.8.16.- Air box.

L'Air box s'ha de mantenir igual que l'originalment produït pel fabricant per a la motocicleta homologada, però els tubs de drenatge de l'air box han de ser segellats (precintats).

El filtre d'aire pot ser modificat o reemplaçat.

Totes les motocicletes han d'estar proveïdes d'un sistema de reciclatge tancat. L'aspiració d'oli ha d'estar connectada i descarregar-se en l'air box.

Art. 2.7.8.17.- Alimentació de carburant.

Els conductes de gasolina des del dipòsit de combustible fins a la rampa d'injecció (exclòs) es poden reemplaçar, però l'aixeta de gasolina ha de romandre com originalment estava produïda pel fabricant.

Es poden utilitzar connectors ràpids.

El regulador de pressió s'ha de mantenir igual a l'original.

Els conductes de ventilació de combustible poden ser reemplaçats.

Es poden afegir filtres de carburant.

Art. 2.7.8.18.- Sistema d'escapament.

Els tubs d'escapament i els silenciadors es poden modificar o canviar. Els catalitzadors han de ser retirats.

El número de la(s) sortida(s) d'escapament final s'ha de mantenir igual que el homologat.

La(s) sortida(s) ha(n) d'estar al mateix costat que el model homologat.

Per raons de seguretat, les vores de la(s) sortida(s) s'han arrodonir per evitar les vores tallants.

Protegir el sistema d'escapament no està autoritzat, amb l'excepció de les parts pròximes al peu del pilot i de les parts del carenat que han de protegir de la calor.

El límit de nivell sonor per les Stock Extreme és de 107 dB/A (amb una tolerància de 3dB/A en finalitzar la carrera).

Art. 2.7.9.- Dispositius elèctrics i electrònics.

Art. 2.7.9.1.- Encesa/Sistema de Control del Motor (ECU).

La unitat de control del motor (ECU) ha de ser:

a) Com el homologat i el programari interior pot ser canviat.

b) O bé l'ECU del kit (produïda i/o aprovada pel fabricant de la motocicleta) pot ser usada. Un connector especial pot ser usat per connectar aquesta ECU al cablejat original.

c) A més de l'opció a i b) esmentades anteriorment, un mòdul d'injecció extern (com els que treballen modificant paràmetres d'entrada a la centralita ECU) pot ser afegit a l'ECU original (no la de kit), només si el seu preu total al públic no és més gran que el kit complet de l'ECU.

L'ECU pot ser recol·locada.

Les bugies poden ser reemplaçades.

Art. 2.7.9.2.- Generador, alternador, arrencada elèctrica.

No es permeten modificacions.

L'arrencada elèctrica ha de funcionar normalment i sempre estar operativa per arrencar el motor durant l'esdeveniment.

Art. 2.7.9.3.- Equip adicional.

La instal·lació d'un equip electrònic suplementari que no estigui homologat per a la motocicleta pot ser afegit (exemple: adquisició de dades i sensors, ordinadors, equip de gravació). El velocímetre i el comptavoltes originals poden ser modificats o reemplaçats. (Mirar Art. 2.7.11).

Està autoritzat la instal·lació d'un sistema de transmissió de senyal entre el pilot i el seu equip mitjançant infrarojos (IR) per a ús exclusiu de cronometratge.

La instal·lació d'un GPS per al càlcul dels temps i les voltes està autoritzada.

La telemetria no està autoritzada.

Art. 2.7.9.4.- Cablejats elèctrics.

Els feixos de cables poden ser modificats com s'indica a continuació:

Els feixos de cables poden ser reemplaçats pels del kit, subministrat pel KIT ECU, produït o aprovat pel constructor de la motocicleta.

Els feixos de cables de la clau de contacte poden ser recol·locats o reemplaçats.

El tall dels feixos de cables no està permès, excepte per a aquells estrictament necessaris en el muntatge de la "adquisició de dades".

Art. 2.7.9.5.- Bateria.

La bateria es pot canviar. Si es reemplaça, la seva capacitat nominal ha de ser igual o més gran que la homologada.

Art. 2.7.10.- Xassís i aparença.

Art. 2.7.10.1.- Xassís i sub-xassís.

El xassís s'ha de mantenir igual al originalment produït pel fabricant per a la motocicleta homologada. Els laterals del xassís es poden protegir amb un recobriment en material compost. Aquestes proteccions hauran de tenir la forma del xassís.

Es poden realitzar forats en el xassís només per fixar peces aprovades. (Exemple: amortidor de direcció, suports de carenats).

Res no pot ser afegit per soldadura o retirat mecanitzant el xassís.

Totes les motocicletes han de portar un número d'identificació en el xassís (nombre de xassís), amb l'excepció dels xassís de recanvi.

Els suports i les plaques de suport del motor han de ser com els produïts originalment pel fabricant per a la motocicleta homologada.

El subxassís o part posterior del xassís pot ser canviat o modificat, però el tipus de material s'ha de mantenir com el homologat, o d'un pes específic major.

Es poden afegir suports d'assentament suplementaris, però no pot eliminar cap, llevat que la seva eliminació no suposi cap minva en la resistència i estabilitat del subchassis. Els accessoris cargolats a la part posterior del xassís poden retirar-se, així com qualsevol caixa o suport de casc.

Els tipus de pintura no són restrictius, però el polit del xassís o de la part posterior del xassís (sub xassís) no està autoritzat.

Art. 2.7.10.2.- Forquilles davanteres.

L'estructura de les forquilles (eixos, ponts, braços,...) s'han de mantenir igual que les originalment produïdes pel fabricant per a la motocicleta homologada.

Les parts internes d'origen de les forquilles es poden modificar.

Es poden instal·lar equips (kits) d'amortiment o vàlvules provinents del servei post-venda.

No pot ser usat cap sistema de suspensió de recanvi o prototip controlat electrònicament. Si d'origen les suspensions electròniques són usades, han de ser completament d'origen (qualsevol part mecànica o electrònica, s'ha de mantenir com la homologada).

En cas d'error electrònic/elèctric el sistema electrònic d'origen ha de seguir funcionant adequadament. És cas contrari no serà homologat per a competicions.

Els taps de forquilla es poden modificar o reemplaçar per tal de permetre el reglatge extern.

Els retens es poden modificar, canviar o retirar si la forquilla està completament protegida.

Qualsevol qualitat i quantitat d'oli pot ser usat en les forquilles davanteres.

L'alçada i la posició de la forquilla davantera, en relació a la tija de forquilla són lliures.

Les tiges de forquilla, platina(s) superior(es), i qualsevol pont d'unió s'han de mantenir-se igual a les originalment produïdes pel fabricant per a la motocicleta homologada.

El amortidor de direcció es pot afegir o reemplaçar per un amortidor accessori.

El amortidor de direcció no pot actuar com a dispositiu que limiti l'angle de gir.

Art. 2.7.10.3.- Braç de suspensió posterior (Basculant).

El braç de suspensió posterior s'ha de mantenir com el produït pel fabricant per a la motocicleta homologada (inclosos l'articulació del braç oscil·lant del darrere i el sistema de tensió de la cadena posterior).

Uns suports per al cavallet de la roda posterior es poden afegir al basculant per mitjà de soldadura o fixats mitjançant pern. Els suports han de tenir les vores arrodonits (d'ampli ràdi). Els cargols de fixació s'han d'enfonsar.

Per raons de seguretat, és obligatori fixar un protector de cadena rígid, de manera que impedeixi que la cama/peu del pilot es fiqui entre el recorregut de la cadena inferior i la corona posterior de la roda.

Art. 2.7.10.4.- Amortidor posterior.

La unitat de la suspensió posterior (amortidor) pot ser modificada o canviada, però s'han de fer servir els ancoratges d'origen del quadre i de la suspensió posterior (Basculant) i el conjunt director de la suspensió posterior (articulacions, bieletes, etc.) s'han de mantenir igual que els originalment produïts pel fabricant per a la motocicleta homologada.

La molla de la suspensió posterior es pot canviar.

No pot ser usat cap sistema de suspensió de recanvi o prototip controlat electrònicament. Si d'origen les suspensions electròniques són usades, han de ser completament d'origen (qualsevol part mecànica o electrònica s'ha de mantenir com la homologada).

En cas d'error electrònic/elèctric el sistema electrònic d'origen ha de seguir funcionant adequadament. És cas contrari no serà homologat per a competicions.

Art. 2.7.10.5.- Llandes.

Les llandes han de ser igual a les originalment produïdes pel fabricant.

El comandament del compte quilòmetres es pot retirar i reemplaçar per un separador de roda (casquet, ...)

Si la roda posterior inclou un sistema d'amortiment de transmissió, aquest últim s'ha de mantenir igual al originalment produït per la motocicleta homologada.

Cap modificació en els eixos de roda, ni qualsevol fixació o punts de muntatges per les pinces de fre davanteres estan autoritzats. Els espaiadors poden ser modificats. Modificacions en les llandes per mantenir els espaiadors en el seu lloc estan autoritzades.

El diàmetre i l'amplada de la llanda s'han de mantenir igual als originalment homologats.

Els contrapesos d'equilibratge poden ser llevats, canviats o afegits.

Qualsevol vàlvula d'inflat pot ser usada.

Art. 2.7.10.6.- Frens.

Els discos de fre es poden canviar.

Estan prohibits els discos ventilats interiorment.

Aquests han de ser de material fèrric.

El sistema anti bloqueig (ABS) pot ser desconnectat i la seva ECU pot ser desmuntada.

El rotor de l'ABS de la roda pot ser eliminat, modificat o reemplaçat.

Les pinces dels frens davanter i posterior (muntatge, fixació, suport), igual que tots els seus punts de fixació(ns) i totes les peces d'ancoratge s'han de mantenir igual a les originalment produïdes pel fabricant per a la motocicleta homologada.

La pinça de fre del darrere pot ser muntada fixa al basculant, però el suport ha de mantenir els mateixos punts de fixació a la pinça, com en la motocicleta homologada. La modificació d'aquestes parts està autoritzada. La modificació del basculant per aquesta raó (muntatge del suport de la pinça) està autoritzada, ja sigui per soldadura, trepant o "helicoil".

Les bombes davantera i posterior es poden canviar.

El dipòsit de líquid de frens pot ser canviat per un producte de recanvi comercial.

Els conductes dels frens hidràulics davanter i posterior es poden canviar.

La separació dels cables per les dues pinces dels frens davanters s'ha de fer per sobre de la tija de la forquilla inferior (tija inferior).

Es poden utilitzar connectors ràpids en les falques de fre.

Les pastilles dels frens davanter i del darrere poden canviar. Els passadors dels frens davanter i del darrere es poden canviar. Els passadors de les pastilles de fre es poden modificar per un tipus de canvi ràpid.

No s'autoritzen conductes suplementaris d'aire.

Per tal de reduir la transferència de calor al líquid de frens, s'autoritza afegir plaques metàl·liques a les pinces de frens, entre les pastilles i les pinces i/o reemplaçar els pistons d'aliatge lleuger per pistons d'acer fabricats pel mateix constructor de la pinça.

Art. 2.7.10.7.- Manillars i comandaments manuals.

Els manillars, el conjunt d'accelerador/manetes, amb els seus cables corresponents i comandaments manuals es poden reemplaçar.

Els manillars i els seus comandaments es poden recol·locar.

L'accelerador s'ha de tancar per si mateix quan no és giri manualment.

La canya de l'accelerador i els seus cables associats poden ser modificats o substituïts però la connexió al cos de l'accelerador i els seus controls han de romandre com els homologats.

Les manetes de fre i embragatge poden ser canviades per peces de recanvi comercials.

Es podrà instal·lar un regulador per a la lleva del fre.

Els rellotges poden ser modificats o retirats, però el polsador de l'arrencada elèctric i el interruptor de parada de motor han d'estar col·locats al manillar.

Sigui quina sigui la posició dels semi-manillars, la roda davantera, pneumàtic i el seu parafang ha de respectar una separació de 10mm.

Art. 2.7.10.8.- Estriberes i els seus comandaments.

Els estreps i els seus comandaments poden ser recol·locats, però els seus suports s'han de muntar en els ancoratges originals del xassís. Els seus dos punts de fixació (del reposapeus, pedal de fre i lleva de canvi) s'han de mantenir com l'original. Les lleves dels estreps es poden modificar. Els punts de muntatge originals s'han de mantenir.

Els estreps s'han de muntar fixes.

L'extrem de cada estrep ha d'acabar en un radi esfèric ple i del mateix diàmetre que l'estrep (veure diagrames A i C).

Els estreps han d'acabar amb un tap d'alumini, plàstic, Tefló® o qualsevol altre material equivalent, fixat de forma permanent. (radi mínim de 8mm.).

Art. 2.7.10.8.- Dipòsit de gasolina.

El tap d'ompliment del dipòsit de combustible ha de ser reemplaçat.

El/s tap(s) de dipòsit de gasolina ha/n de posseir un sistema d'obertura i tancament "de rosca".

El dipòsit de gasolina s'ha de folrar completament d'una mousse retardant del foc (preferentment amb Explosafe®).

L'aixeta de gasolina ha de romandre com originalment estava produïda pel constructor de la motocicleta homologada.

Els laterals del dipòsit de combustible poden ser coberts per una peça de protecció fabricada d'un material compost. Aquests protectors han de tenir la forma del dipòsit de combustible.

Els dipòsits de gasolina que inclouen tubs aspirants s'han d'equipar amb vàlvules (chapaletes) antiretorn que finalitzin en un recuperador d'una capacitat mínima de 250cc., fabricada en material apropiat.

Art. 2.7.10.10.- Carenat.

a)	El carenat pot ser reemplaçat per rèpliques exactes de les parts originals, però han d'aparèixer com estaven originalment produïts pel constructor de la motocicleta homologada, amb lleus diferències per l'ús en competició (barreja de diferents peces, punts de fixació, quilla de carenat, etc, ...). El material pot ser canviat. L'ús de compostos en carboni o fibra de carboni no està permesa. Reforços específics en kevlar o fibra de carboni estan autoritzats localment al voltant dels forats i en zones fràgils.
b)	La mida i les dimensions han de ser les mateixes dels originals.
c)	La cúpula es pot reemplaçar amb un duplicat de material transparent. L'alçada de la cúpula és lliure, amb una tolerància de +/-15mm. respecte a la distància vertical des de/ fins a les tiges.
d)	Les motocicletes que no van ser originalment equipades amb un carenat, no estan autoritzades a afegir el carenat de cap manera, amb l'excepció d'una quilla descrita en el punt (h). Aquest dispositiu no pot excedir d'una línia traçada horitzontalment des de l'eix d'una roda a l'altra.
e)	La combinació original instruments/suports de carenat poden ser reemplaçats, però l'ús de titani i fibra de carboni (o materials compostos similars) està prohibida. La resta de tots els suports del carenat poden ser modificats o reemplaçats.
f)	Els conductes d'aire originals entre el carenat i la caixa d'aire poden ser modificats o reemplaçats. Compostos de fibra de carboni i altres materials exòtics estan prohibits. Les reixetes de protecció originalment instal·lades en les obertures dels conductes d'aire poden ser retirades.
g)	El carenat inferior (quilla) ha d'estar fabricat per contenir, en cas d'incident en el motor, almenys la meitat de la totalitat de l'oli i del líquid de refrigeració del motor (mínim 5 litres). La part inferior de les obertures en el carenat han d'estar situada almenys a 50mm. per sobre de la part inferior del carenat. Les obertures originals per refredar el lateral del carenat poden ser parcialment tancades només per a la col·locació dels patrocinadors. Aquestes modificacions s'han de fer usant malla o plaques perforades. El material és lliure però la distància entre tots els centres de les obertures, els centres dels cercles i els seus diàmetres han de ser constants. Els forats o perforacions han de tenir una ràtio d'obertura >60%.
h)	El carenat inferior (quilla) ha d'incloure un forat de 25mm. situat a la part davantera del mateix. Aquest forat ha de romandre tancat en condicions de sec i ha d'estar obert en condicions de mullat.
i)	El parafangs davanter pot reemplaçar per contratipus accessoris a les parts originals i poden ser desplaçats per augmentar l'espai lliure del pneumàtic.
j)	El parafang posterior fixat en el basculant pot ser modificat, eliminat o canviat però el perfil original ha de ser respectat.
k)	Les motocicletes poden ser equipades amb conductes interns per millorar la corrent d'aire cap al radiador però l'aparença davantera, posterior i de perfil de la motocicleta no ha de ser canviada.

Art. 2.7.10.11.- Seient.

L'aparença davantera i posterior, així com el perfil ha de respectar la forma homologada.

El seient i colí es poden reemplaçar per peces d'aparença similar a aquelles originalment produïdes pel fabricant per a la motocicleta homologada.

La part superior del darrere del seient pot modificar-se per fer un seient monoplaça.

El seient monoplaça llavors ha d'incloure les plaques portanúmero posterior.

El sistema homologat de pany del seient (amb plaques, pernys, juntes de cautxú, etc.), pot ser eliminat.

Art. 2.7.10.12.- Elements de fixació.

Els elements de fixació originals es poden reemplaçar amb elements de qualsevol material i disseny, però el titani no pot ser usat. La resistència i el disseny han de ser iguals o superiors a la solidesa de l'element de fixació estàndard al qual substitueixen.

Els elements de fixació es poden foradar per rebre precintes de seguretat, però les modificacions per tal de alleugerir-ho no estan autoritzades.

Les subjeccions de carenat es poden canviar per subjeccions de tipus ràpid.

Els elements de fixació en alumini es poden utilitzar únicament en llocs que no estan en l'estructura.

Art. 2.7.11.- Els següents elements PODEN SER modificats o substituïts amb relació als muntats a la màquina homologada:

Es pot utilitzar qualsevol tipus de lubricant, líquid de fre o de suspensió.

Juntes i materials de juntes (amb les excepcions de la junta de la base del cilindre).

Instruments, els suports dels instruments i els cables associats.

Acabats de pintura i adhesius de les superfícies pintades.

El material per als suports que connecten parts no originals (carenats, escapament, instruments, etc.) al xassís (o motor) no poden estar fabricats en titani o compostos reforçats en fibra.

Les proteccions de motor, xassís, cadena, estreps, etc., es poden estar fets en altres materials, si aquestes peces no reemplacen peces originals muntades a la motocicleta en el model homologat.

Es recomana que les motocicletes estiguin equipades amb una llum vermella a la part superior del panell d'instruments. Aquesta llum ha de encendre en l'esdeveniment quan la pressió de l'oli disminueixi.

Art. 2.7.12.- Els següents elements PODEN SER retirats:

Dispositius de control d'emissió (anti pol·lució) a l'interior o al voltant de la caixa de aire (sensors O2, dispositius d'injecció d'aire (PAIR)).

Compte voltes.

Velocímetre.

El protector de cadena sempre que no estigui incorporat al parafangs.

Accessoris cargolats al sub-xassís.

Art. 2.7.13.- Els següents elements HAN DE SER retirats:

Els fars davanters, llum del darrere i els intermitents. Les obertures en el carenat s'han de recobrir amb un material adequat.

Retrovisors.

Clàxon.

Suport de la placa de matrícula.

Caixa d'eines.

Ganxos per al casc i l'equipatge.

Estriberes per al passatger.

Agafadors (es) per al passatger.

Les barres de protecció, el cavallet i la pota de cabra (els suports fixos s'han de mantenir).

Art. 2.7.14.- Els següents elements s'HAN de modificar.

Les motocicletes han d'estar equipades d'un interruptor o botó tallacircuits en estat de funcionament, situat a un costat o un altre del manillar o semi-manillar o polsera (portat a la mà) i que pugui parar el motor.

Tots els taps de buidat han d'estar precintats amb filferro. Els cargols i bulons del (s) filtre(s) d'oli(s) extern(s) que formen part del circuit de lubricació d'oli han d'estar precintats.

Totes les motocicletes han d'estar proveïdes d'un sistema de reciclatge tancat. Els aspiradors d'oli han d'estar connectats i buidar-se en la caixa d'aire.

Quan una màquina està proveïda de tubs d'aspiració o de drenatge, aquests últims han de funcionar per les sortides existents. El sistema de reciclatge tancat d'origen s'ha de mantenir; cap escapament atmosfèric directe està autoritzat.

Art. 2.14 CONTROL DE SOROLL.

Límits de soroll en vigor.

El soroll serà controlat a un màxim de 107 dB/A mesurat a una velocitat de 11 m/sec.

Les R.P.M. estan especificades en l'article 2.14.6.

Art. 2.14.6 Control de soroll.

A causa de la similitud de les carreres dels pistons en les diferents configuracions dels motors dins de les classes, el control de soroll serà efectuat a unes R.P..M. fixes.

Només per referència, la velocitat principal del pistó a la qual el control de soroll serà efectuat està calculada a 11 m/sec.

	1 Cilindre	2 Cilindre	3 Cilindre	4 Cilindre
600cc.	5000 RPM	5500 RPM	6500 RPM	7000 RPM
750cc.	5000 RPM	5500 RPM	6000 RPM	7000 RPM
Sobre 750cc.	4500 RPM	5000 RPM	5000 RPM	5500 RPM

Art. 2.14.13.- Control de soroll després de la competició.

En una competició la qual es requereix un examen final de les motocicletes abans que els resultats siguin anunciats, s'inclourà un control de soroll com a mínim de les tres (3) primeres motocicletes de la classificació final. En aquest test final, hi haurà una tolerància de 3 dB/A.