

CMV 2014

REGLAMENTO TÉCNICO Homologación Categoría Challenge 80

Reglamento Técnico base para la homologación de un modelo de motocicleta para participar en la categoría Challenge 80cc.

Arte. 1. - Requisitos.

Arte. 2. - Requisitos base.

Arte. 3. - Modelos homologados para la presente temporada.

TODO EL QUE NO ESTÉ ESTIPULADO EN ESTE REGLAMENTO ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO.

Arte. 1. - Requisitos.

Los fabricantes interesados en la homologación de un modelo de motocicleta deben cumplir los siguientes requisitos:

- Realización de un mínimo de 10 unidades del modelo homologado.
- Comercialización del modelo homologado a un precio inferior a los € 8.000.
- Compromiso del fabricante por escrito de total apoyo al control y verificación durante el campeonato.

Arte . 2 . - Requisitos base.

- A ser una motocicleta de velocidad con carenados completos con bañera .

- Motor de 80cc . y 2 tiempos .

- Potencia del motor a la rueda máxima de 22CV .

- Peso superior a 72 kg . en vacío.

- Llanta de 17 " .

- Peso mínimo de las ruedas : conjunto (llanta , disco de freno , neumático , silentblocks y gruesos)

Rueda delantera : 7 kg .

Rueda trasera : 8 kg .

Estos pesos son con neumático nuevo slick , con el neumático usado slick la tolerancia es de 0,5 kg . mientras que con el neumático de lluvia la tolerancia es de 1 kg .

- El sistema de embrague y cambio debe ser mecánico , sin ninguna ayuda eléctrica o electrónica .

- Para cada modelo de motocicleta se permitirán sólo 2 relaciones únicas de cambio para todo el campeonato .

- No está permitido el uso de ninguna pieza proveniente o utilizada en 125GP .

- Está prohibido utilizar los siguientes materiales : carbono , titanio y magnesio .

- No está permitido el uso de telemetría ; se permite exclusivamente la adquisición de los siguientes datos : revoluciones del motor , temperatura del motor y posición GPS (siempre que la motocicleta esté homologada con estos) .
- La geometría debe ser la original homologada por el fabricante .
- Cumplir con los Reglamentos de Seguridad de la RFME y el U . E.M. .

Arte. 3. - Modelos homologados para la presente temporada.

Según Normativa Marcas y Modelos Homologados.

INDICE

- 01.-Especificacione de la Clase
- 02.-Motor / Caja de Velocidades
- 03.-Pesos
- 04.-Chasis
- 05.-Geometria
- 06.-Horquilla delantera
- 07.-Brazo suspensión Posterior
- 08.-Direccion
- 09.-Amortiguador Posterior
- 10.-Frenos
- 11.-Llantas
- 12.-Neumaticos
- 13.-Deposito Combustible
- 14.-Caja de aire / Admisión
- 15.-Alimentacion de Carburante
- 16.-Puño Gas
- 17. Reposapiés
- 18.-Manillar
- 19.-Escape
- 20.-Carenado
- 21.-Instalación Eléctrica
- 22.-Bateria
- 23.-Radiador Aceite
- 24.-Encendido Caja de Control (CDI)
- 25.-Titanio y Aleación Liguera
- 26.-Telemetria
- 27.-Numeros / Dorsales
- 28.-Equipamiento Pilotos
- 29.-General
- 30.-Motocicletas Peligrosa

REGLAMENTO TÉCNICO Challenge-80 2014

INTRODUCCIÓN

Las motocicletas destinadas al **Campeonato del Mediterráneo de Velocidad** de la categoría **Challenge-80** se basan en las motocicletas de producciones recientes o actuales y disponibles en el mercado a través de las redes de ventas habituales del fabricante y homologadas por éste para su participación en la **Campeonato del Mediterráneo de Velocidad**.

01.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE “Challenge-80”

Estos reglamentos están destinados a autorizar distintas modificaciones en la motocicleta homologada únicamente en bien de la seguridad, de una reducción de costos (para la competición) y de una limitación de potencia.

TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECISADO EN ESTE REGLAMENTO ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO

La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de las motocicletas “Challenge-80” deben (salvo indicación contraria) ser conformes a la forma homologada (originalmente producida por el constructor).

Sólo se admitirá la verificación de una sola motocicleta por piloto y clase.

En el caso de que una motocicleta, tras caída en el curso de los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Comisario Técnico podría admitir la verificación de una segunda motocicleta.

02.- MOTOR / CAJA DE VELOCIDADES

- Motor mono cilíndrico de 2 tiempos, con un cubicaje máximo de 80cc.
- Caja de cambios con un máximo de 6 velocidades.
- El motor y la caja de cambios deben ser los originales homologados por el fabricante sin ningún tipo de modificación.

03.- PESOS

- Consultar anexos, Tabla de pesos FCM

En cualquier momento durante los entrenamientos y al final de la carrera, los pilotos pueden ser llamados para controlar el peso de sus motocicletas. En todos los casos el piloto debe cumplir con esta solicitud.

Las motocicletas elegidas serán pesadas en las condiciones en que se encuentren, y el límite de peso establecido debe ser tomado en esta condición. Nada puede ser añadido a la motocicleta. Esto incluye todos los líquidos.

El uso de lastre está permitido para alcanzar el peso mínimo. El uso de lastre debe ser declarado al Director Técnico de la FCM durante las verificaciones preliminares.

04.- CHASIS

- Debe ser el original sin ningún tipo de modificación.

05.- GEOMETRÍA

- Debe ser la original, no se permite ninguna modificación.

06.- HORQUILLA DELANTERA

- Las horquillas deben ser las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.
- Las partes internas Standard de origen de las horquillas pueden modificarse. □

Las controladas electrónicamente no están permitidas.

- **Las horquillas presurizadas están igualmente prohibidas.**

- **El amortiguador de dirección no puede actuar como dispositivo que limita el ángulo de giro**

07.- BRAZO DE SUSPENSIÓN POSTERIOR (BRAZO OSCILANTE)

- El brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual que el producido por el fabricante para la motocicleta homologada.
- Un protector de cadena debe fijarse de modo que impida que la pierna/el pie del piloto se meta entre el recorrido de la cadena inferior y la corona posterior de la rueda. El protector de cadena debe estar sujeto de manera consistente no permitiéndose la sujeción del mismo con elementos plásticos tales como bridas, teflón o similar.
- Cualquier articulación del brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

08.- DIRECCIÓN.

- Deberá haber un mínimo de 15° de movimiento de la dirección a cada lado del eje. Deberán fijarse unos topes para asegurar un espacio de un mínimo de 30 mm. Entre el manillar y el depósito, cuando el ángulo de giro esté en su punto máximo.
- El amortiguador de dirección es libre, puede añadirse o remplazarse por un amortiguador accesorio.
- El amortiguador de dirección no puede actuar como tope que limita el ángulo de giro.

09.- AMORTIGUADOR POSTERIOR

- El/los amortiguador/es deben ser los originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.
- Las partes internas Standard de origen de los amortiguadores pueden modificarse.
- Los apoyos y los puntos de fijación deben ser los originales homologados por el fabricante y sin ningún tipo de modificación.

10.- FRENOS.

- Las bombas de freno, tanto la delantera como la trasera, deben ser las originales homologadas por el fabricante...
- Las pinzas de freno (delantera y trasera), deben ser las originales homologadas por el fabricante.
- Los discos de freno serán libres, pero siempre de material férreo (los discos de carbono no están autorizados).
- Los latiguillos de freno son libres.
- Las pastillas de freno son libres.
- No se autoriza ningún conducto adicional de aire.
- Sólo un único disco y una pinza de freno están permitidos en cada rueda

11.- LLANTAS

- Las llantas deben mantenerse igual a las originales del modelo producido por el fabricante en el momento de la venta por la red de concesionarios y agentes para la motocicleta homologada.
- Los ejes o pasadores delantero y trasero deben mantenerse igual que los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada.
- El diámetro y la anchura de la llanta deben mantenerse igual a los originalmente homologados.
- El diámetro de las llantas será de 17".
- Se pueden modificar el piñón de salida de caja, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas.
- **Sólo están autorizadas las llantas de aluminio.**

12.- NEUMÁTICOS.

- Libres

13.- DEPÓSITO DE CARBURANTE

- Será el original, el interior es obligatorio que esté “**completamente llenos**” de material retardante tipo mousse, preferentemente Explosafe o similar.
- El tapón debe ser el original sin ninguna modificación.
- **Los taponos de carburante deben ser estancos y tener un sistema eficaz de cierre de rosca.**
- Las chimeneas de aireación del depósito de carburante deben llevar una válvula de retención. La salida de las chimeneas de aireación debe hacerse en un recuperador apropiado, el cual debe tener una capacidad mínima de 250cc.

14.- CAJA DE AIRE, CONDUCTOS DE ADMISIÓN

- La caja de aire, toberas y caja de filtro deben ser la originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada, sin ningún tipo de manipulación.
- El elemento filtrante puede eliminarse.
- Se autoriza su sustitución por otro similar al homologado.
- Los conductos de aire originales no pueden modificarse.
- Las láminas son libres.

15.- ALIMENTACIÓN DE CARBURANTE

- El sistema de alimentación debe ser el original homologado por el fabricante.
- El carburador será el original homologado para dicho modelo (los chiclés y sus reglajes serán libres).
- La bomba de gasolina debe ser la original sin ninguna modificación.
- Las mariposas deben ser la originales sin ninguna modificación.
- TUBOS DE ASPIRACIÓN: Cualquier tubo de aspiración desde el motor o desde la caja de cambios deberá descargar en un depósito adecuado con una capacidad mínima de 250cm³
- TAPONES: Todos los taponos de orificios de llenado y vaciado de los fluidos del motor y caja de cambios deben de estar precintados con alambre.

16.- PUÑO GIRATORIO DE GAS.

- El conjunto acelerador con su cableado correspondiente es libre.
- El puño giratorio de gas debe cerrarse automáticamente en cuanto se suelte.

17.- REPOSAPIÉS.

- El punto de fijación de los apoyos de los estribos ha de ser el original.
- Los reposapiés son libres. Pueden montarse fijos o de manera abatible pero en este caso deberán incluir un dispositivo que los devuelva automáticamente a la posición normal.

18.- MANILLAR / MANETAS.

- El manillar debe ser el original.
- Las manetas y con sus cableados correspondientes son libres. La longitud de las manetas no puede ser superior a 200 mm., medidos desde el pivote y terminadas en una esfera con un diámetro no inferior a 18 mm.
- **Las motocicletas deben estar provistas, y en estado operativo, de un botón de pare lo más accesible posible.**
- Los manillares dispondrán de sus correspondientes topes con un mínimo de longitud de 20 mm medido desde el final del manillar.

- Las motocicletas PUEDEN estar equipadas con una protección de la maneta de freno para protegerla de una activación accidental en caso de colisión con otra motocicleta.

19.- ESCAPE.

- **Sonometría Máxima, Comprobar Tabla de Sonometría**
- Por razones de seguridad, los bordes de la (s) salida (s) del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes.

20.- CARENADO.

- Debe ser el original y mantendrá la imagen, sujeciones y medidas del homologado por el fabricante.
- El uso del guardabarros, tanto delantero como trasero, es obligatorio.
- El borde del parabrisas y los bordes del resto de las partes expuestas del carenado deben ser redondeadas.
- Ninguna parte de la motocicleta puede encontrarse detrás de una línea trazada verticalmente al borde del neumático trasero.
- No se permiten orificios adicionales.

21.- INSTALACIÓN ELÉCTRICA

- Los haces de cables deben de ser los originales.
- La instalación eléctrica debe ser exactamente igual que la original de la motocicleta. No se podrá variar su esquema de instalación ni la sección de los cables.
- Los cables deben ser continuos entre sus extremos de conexión.
- No se permite ningún empalme, conexión o la instalación de un roba corriente en ninguno de los cables eléctricos.
- **No se autoriza ninguna modificación en la instalación eléctrica, con la salvedad del encendido autorizado en el Campeonato del Mediterráneo de Velocidad.**

22.- BATERÍA

- La batería puede ser sustituida siempre y cuando conserve las características de la original en lo que concierne a medidas, peso, capacidad, etc.

23.- RADIADOR Y RADIADORES DE ACEITE

No se autoriza ninguna modificación.

- Solo está permitido el uso de agua ó agua mezclada con alcohol etílico.

24.- ENCENDIDO-CAJA DE CONTROL (CDI)

- El homologado por la FCM para la participación en este **Campeonato del Mediterráneo de Velocidad** es un encendido electrónico de rotor interior, marca SELETTRA-ITALKIT, modelo P3356, con curva A2/c (ver Anexo Encendido) variable, adaptable a cualquier motor, bien sea con giro a izquierdas ó a derechas.
- Todos los encendidos serán personales e intransferibles, tendrán una numeración de control correspondiente a cada piloto. La numeración deberá estar bien visible y será adjudicada permanentemente a cada piloto durante todo el campeonato. En caso de no ser legibles las referencias, el piloto se verá obligado a solicitar un nuevo encendido.
- Si el encendido de un piloto sufriera una rotura, tendrá que solicitar a ITALKIT un nuevo encendido a su nombre con el mismo número de control.
- Si el encendido de un piloto sufriera una rotura durante el transcurso de la prueba, podrá utilizar un nuevo encendido (aunque no tenga adjudicado el número de control a su nombre), notificándolo a dirección de carrera y comisarios técnicos.
- La no notificación en el cambio de número de control de encendido de un piloto conllevará la

EXCLUSIÓN de la prueba del piloto en cuestión.

- Las bujías de encendido pueden reemplazarse por contratipos de los originales, siempre conservando las características iniciales.
- En los pedidos deberá constar que es para la participación en el Campeonato del Mediterráneo de Velocidad, deberán dirigirse a:

ITALKIT, S.L.
Camino de los Pinos, 20 – 30570 BENIAJAN (Murcia)
Telf.- 968 259 500 Fax.- 968 262 831 www.italkit.com
e-mail: italkit@italkit.com

25.- TITANIO Y ALEACIÓN LIGERA.

- La utilización del titanio ó carbono está prohibida.
- Para los ejes de las ruedas está igualmente prohibida la utilización de aleaciones ligeras.

26.- TELEMETRÍA.

- **El uso de Telemetría está totalmente Prohibido.**
- Se permite los sistemas de adquisición de datos. Solo se permite la adquisición de los datos siguientes: revoluciones del motor, temperatura del motor y posición GPS (siempre y cuando las motocicletas estén homologadas con éstos).
- Es caso de poseer sistema de adquisición de datos no está permitida la comunicación con el sistema de encendido. Los sistemas de encendido y adquisición de datos deben ser en todo momento independientes.
- Un dispositivo oficial de señalización podrá ser exigido en la máquina, (transponder).
- Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no se consideran como telemetría.
- Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no deberán perjudicar a ningún método o equipamiento oficial de cronometraje.

27.- NÚMEROS Y FONDOS

- **Consulta anexo Dorsales FCM**

28.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS

- Los corredores deben llevar un mono de cuero o material similar de una sola pieza con protecciones en rodillas, codos, hombros etc. Igualmente deben llevar guantes y botas de cuero o material similar.
- Está prohibido el material sintético.
- Es recomendable llevar un protector de espalda.
- Los corredores deben llevar un casco integral, homologado y vigente el año en curso, en buen estado, bien ajustado y sujeto correctamente.
- La decisión final en relación la seguridad del equipamiento que verifique el piloto la tendrá el Comisari

29.- GENERAL

29.01.- Los siguientes elementos pueden ser modificados o reemplazados con relación a los montados en la máquina homologada:

- Se puede utilizar cualquier tipo de lubricante, líquido de freno o de suspensión, que se comercialice libremente.
- Se puede utilizar cualquier tipo de bujías (MARCA Y MODELO).
- Juntas y materiales de empaque son de libre utilización.
- Los cierres de aluminio sólo pueden utilizarse en lugares no estructurales.
- Acabados de pintura y calcomanías de las superficies pintadas.

Campeonato del Mediterráneo 2014

29.02.- Instrucciones generales de seguridad

- Las motocicletas deben estar equipadas de un interruptor o botón corta-contacto en estado de funcionamiento situado a un lado u otro del manillar o semi-manillar o brazaletes (llevado en la mano) y que puede parar el motor. **Deberá ser fácilmente accesible a los comisarios.**
- Todos los tapones de orificios de llenado y vaciado de los fluidos del motor y caja de cambios deben de estar precintados con alambre.
- Todas las motocicletas de deben estar provistas de un sistema de reciclaje cerrado. Los aspiradores de aceite deben estar conectados y vaciarse en la caja de aire.
- No se admitirán emisiones directas a la atmósfera.

29.03.- Equipamiento(s) suplementario(s)

- Pueden añadirse equipamientos suplementarios que no se encuentren en la motocicleta homologada (por ejemplo, toma de datos, ordenadores,...).
- La instalación de un sistema de transmisión de una señal entre el piloto y su equipo mediante infrarrojos (IR) por razones exclusivas de cronometraje está autorizada.
- La instalación de un sistema GPS para calcular los tiempos y vueltas está permitido.
- La telemetría no está autorizada.
- Se permite los sistemas de adquisición de datos
- **Los equipos de grabación de imágenes están totalmente prohibidos. Solo podrán utilizarse cuando la organización lo estime oportuno**

29.04- MOTOCICLETAS PELIGROSAS

Si durante los entrenos o la carrera, un Comisario Técnico constata un defecto a una motocicleta y que este defecto podría constituir un peligro para el resto de pilotos, informará al Jurado. Es de su propia responsabilidad excluir la motocicleta de los entrenos o de la carrera.

30.- HOMOLOGACIÓN

Todos los modelos de motocicleta (chasis/motor) deberán estar homologados.

Un documento técnico con pesos, esquemas, diagramas, lista de piezas, referencias y precios de las mismas, dimensiones y fotos de las mismas deberán ser presentadas por el fabricante, importador ó su representante a la Comisión Organizadora del **Campeonato del Mediterráneo de Velocidad**.

EN LAS PIEZAS EN LAS QUE SÓLO SE PERMITE LA UTILIZACIÓN DE LAS ORIGINALMENTE PRODUCIDAS POR EL FABRICANTE PARA EL MODELO EN CUESTIÓN, LOS PARTICIPANTES SE VERÁN OBLIGADOS, CUANDO SE LE SOLICITE, AL MONTAJE DE PIEZAS ORIGINALES QUE LE SEAN PROPORCIONADAS POR LA ORGANIZACIÓN.

REGLAMENTO TECNICO

Moto-4

2014

01.- INTRODUCCIÓN

Las motocicletas destinadas al **Campeonato del Mediterráneo de Velocidad** de Moto4 se basan en las motocicletas de producciones recientes o actuales y disponibles en el mercado a través de las redes de venta habituales del fabricante.

01.01.- Especificaciones de la clase Moto4

El campeonato está abierto a motocicletas, con dos ruedas, propulsadas por un motor de combustión interna, controlado exclusivamente por un piloto.

Podrán tomar parte en esta categoría motocicletas homologadas por los fabricantes ante la FCM o la comisión organizadora del Campeonato del Mediterráneo de Velocidad.

Las características técnicas de las motocicletas homologadas por fabricantes, serán estrictamente las que determine la homologación del fabricante de la motocicleta, en todas sus partes y componentes (con excepción del sistema de gestión del motor determinado por la organización).

La categoría está abierta prototipos con chasis provenientes de modelos homologados por los distintos fabricantes, con motores autorizados por la FCM u organización en su estado original. En este caso, todo participante deberá notificar las características de la motocicleta a la Comisión Técnica de la FCM adjuntando documento anexo (FICHA INFORMACION TECNICA MOTOCICLETA)

Las modificaciones de los reglamentos técnicos se podrán hacer en cualquier momento, con el fin de garantizar una competencia justa y serán publicados mediante anexos con la antelación debida para el conocimiento público.

Sólo se admitirá la verificación de una sola motocicleta por piloto y clase.

En el caso de que una motocicleta, tras caída en el curso de los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Comisario Técnico podría admitir la verificación de una segunda motocicleta.

TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECISADO EN ESTE REGLAMENTO ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO

01.02.- Motor / Caja de velocidades

Motor monocilíndrico de 4 tiempos, con un cubicaje mínimo de 110cc y máximo de 150cc.

Motor de configuración vertical.

Refrigerado por agua/aire/aceite

Caja de cambios según la homologación del fabricante del motor. Se permiten motores derivados de enduro y motocross

01.03.- Pesos mínimos

- Consular Normativa de pesos FCM

En cualquier momento durante los entrenamientos y al final de la carrera, los pilotos pueden ser llamados para controlar el peso de sus motocicletas. En todos los casos el piloto debe cumplir con esta solicitud.

Las motocicletas elegidas serán pesadas en las condiciones en que se encuentren, y el límite de peso establecido debe ser tomado en esta condición. Nada puede ser añadido a la motocicleta. Esto incluye todos los líquidos.

El uso de lastre está permitido para alcanzar el peso mínimo. El uso de lastre debe ser declarado al Delegado Técnico de la FCM durante las verificaciones preliminares.

01.04.- Materiales

El uso del titanio en el motor (si no está instalado originalmente en la unidad homologada) o en chasis está prohibido.

Para los ejes de las ruedas, el uso de aleaciones ligeras, también está prohibido.

01.05.- Números y fondos

- Consultar normativa Dorsales FCM

01.06.- Carburante

Solo se autoriza la utilización de carburante normal sin plomo con una tasa de plomo máxima de 0,005 g/l (sin plomo) y un MON máximo de 90, que se comercialice libremente y que cumpla con el Reglamento de Carburantes de la RFME (ver reglamento para las especificaciones detalladas).

01.07.- Refrigerante

Solo está permitido el uso de agua ó agua mezclada con alcohol etílico.

02.0.- CHASIS

02.01.- Especificaciones

Siempre que las normas siguientes se cumplan, los constructores tienen la libertad de ser innovadores con lo que respecta a diseño, materiales (excepto el uso de titanio) y construcción total del chasis.

Los laterales del chasis pueden protegerse con un recubrimiento en material compuesto. Estas protecciones deberán tener la forma del chasis.

02.02.- Sub-chasis trasero

El sub-chasis debe ser de aleación de aluminio o de acero. No se permiten otros materiales. Los laterales del sub-chasis pueden protegerse con un recubrimiento en material compuesto. Estas protecciones deberán tener la forma del chasis.

02.03.- Horquilla delantera

Las controladas electrónicamente no están permitidas.

Las horquillas presurizadas están igualmente prohibidas.

El amortiguador de dirección no puede actuar como dispositivo que limita el ángulo de giro.

02.04.- Brazo de suspensión posterior (brazo oscilante).

El basculante debe estar fabricado en aleación de aluminio o de acero.

Un protector de cadena debe fijarse de modo que impida que la pierna/el pie del piloto se meta entre el recorrido de la cadena inferior y la corona posterior de la rueda.

El protector de cadena debe estar sujeto de manera consistente no permitiéndose la sujeción del mismo con elementos plásticos tales como bridas, teflón o similar.

02.05.- Suspensión trasera

Las suspensiones controladas electrónicamente no están permitidas.

02.06.-Llantas

Sólo están autorizadas las llantas de aluminio.

Dimensiones obligatorias:

- Delantera 2.50 - 17 "
- Trasera 3.50 - 17".

02.07.- Frenos

Sólo se permiten discos de freno de material férrico (el eje central puede estar realizado en aleación de aluminio). Sólo un único disco y una pinza de freno están permitidos en cada rueda.

02.08.- Neumáticos

- Libres

02.09.- Reposapiés / Controles de pie

Los reposapiés y mandos al pie pueden cambiarse de sitio pero los soportes deben montarse en el cuadro en los puntos de fijación de origen.

Los reposapiés pueden montarse fijos o de manera abatible pero en este caso deberán incluir un dispositivo que los devuelva automáticamente a la posición normal.

El extremo de cada reposapiés debe acabar en un radio esférico pleno de al menos 8mm.

Los reposapiés metálicos no abatibles deben acabar con un tapón en plástico, Teflón o cualquier otro material equivalente, fijado de forma permanente y de un radio mínimo de 8 mm.

02.10.- Manillar y controles manuales

Los manillares deben tener una anchura total de máxima de 450 mm y sus terminaciones deben estar revestidas de caucho ó terminar en tapones sólidos.

Los Manillares dispondrán de sus correspondientes topes con un mínimo de longitud de 20 mm medido desde el final del manillar.

La anchura del manillar se define como el ancho medido entre la parte exterior de las empuñaduras del manillar.

La dirección debe tener un movimiento libre de 15° a cada lado de la línea central. Palancas

no debe ser mayor de 200 mm desde el punto de giro.

El acelerador debe cerrarse automáticamente cuando se suelta.

El interruptor de arranque eléctrico y el interruptor de parada del motor deben estar ubicados en el manillar lo más accesible posible y sus mandos de accionamiento deben estar ubicados en soportes independientes

Las motocicletas PUEDEN estar equipadas con una protección de la maneta de freno para protegerla de una activación accidental en caso de colisión con otra motocicleta.

02.11.- Carenado y el Cuerpo de Trabajo

- El uso de fibra de carbono o materiales compuestos de carbono no está permitido. Están autorizados refuerzos de Kevlar o carbono-Kevlar alrededor de los orificios y otros puntos de tensión.
- La anchura máxima de la carrocería no debe superar los 600 mm. La anchura del asiento o la parte posterior de la motocicleta no será superior a 450 mm (incluido el tubo de escape).
- El borde de la cúpula y los bordes de todas las partes expuestas (vivos) deben estar redondeada por motivos de seguridad.
- Carrocería no debe extenderse más allá de una línea trazada verticalmente al eje de la rueda delantera y una línea trazada verticalmente en el borde posterior del neumático trasero. La suspensión debe estar completamente extendida cuando se toma la medida.
- Los anclajes del carenado son libres, pero el uso de titanio y el carbono (o materiales compuestos similares) está prohibida.
- Cuando se mire lateralmente, debe ser posible ver el piloto, sentado en una posición normal, con la excepción de los antebrazos. Ningún material transparente puede utilizarse para eludir las anteriores reglas.
- El carenado inferior debe estar fabricado para contener, en caso de incidente en el motor, al menos la mitad de la totalidad del aceite y del líquido de refrigeración del motor (mínimo 4 litros). La parte las aberturas de la parte inferior del carenado deben estar situadas al menos a 50mm por encima de la parte inferior del carenado.
- El carenado inferior deberá incluir un agujero de 25mm, situado en la parte delantera del mismo. Este agujero debe permanecer cerrado mediante un tapón en caso de pista seca y deben abrirse únicamente en caso de lluvia, según lo declare por el Director de Carrera.
- Los alerones no están permitidas, salvo que sean parte integrante de la cúpula o el asiento, siempre y cuando no superen la anchura de los mismos.

j) Los dispositivos móviles aerodinámicos están prohibidos.

02.12.- Depósito de combustible

El tapón del depósito de combustible debe ser a prueba de fugas y tener un dispositivo de cierre estanco, preferiblemente a rosca.

El depósito de combustible debe estar fabricado con materiales de aleación de aluminio o de acero fibras ó plástico, todos ellos con la debida resistencia acorde al producto que van a contener.

Los tanques de combustible deben estar "**completamente llenos**" de material retardante del fuego (preferiblemente Explosafe).

Los depósitos de gasolina que incluyen tubos aspirantes deben equiparse con válvulas (chapaletas) anti-retorno que finalicen en un recuperador de una capacidad mínima de 250cc, fabricado en material apropiado.

02.13.- Materiales

El uso de fibras de carbono o titanio (y productos similares, como aramida, nano compuestos, etc.), en el construcción de la horquilla delantera, manillar, los ejes del basculante, ejes de las ruedas está prohibido.

Para los ejes de las ruedas, el uso de aleaciones de aluminio también está prohibido.

03.0 MOTOR Y SUS ACCESORIOS 03.01.-

Especificaciones del motor

Motor monocilíndrico de 4 tiempos, con el cubicaje del fabricante del motor homologado.

Motor de configuración vertical.

Refrigerado por agua/aire/aceite.

Los motores instalados en las motocicletas homologadas, tendrán las características originales del fabricante y deben estar autorizados por la Comisión Organizadora del **Campeonato del Mediterráneo de Velocidad**.

En las motocicletas provenientes de la conjunción de un chasis homologado con un motor distinto al montado en dicho chasis originalmente, el motor elegido deberá estar autorizado por la Comisión Técnica de la FCM

Los motores instalados tendrán las características originales del fabricante del motor. Solo estarán permitidas algunas modificaciones las cuales se detallan en el sub-apartado correspondiente.

03.02.- Caja de Aire

La construcción de la caja de aire es libre, pero deberá estar obligatoriamente instalada en la motocicleta.

Aumentar la presión en la caja de aire utilizando la velocidad de la motocicleta está totalmente prohibido.

La línea de respiradero de aceite debe estar conectada y descarga en la caja de aire.

03.03.- Sistema de inyección de combustible, carburadores y CDI

Mariposas, inyectores de combustible y carburadores serán los originales del fabricante.

El conducto admisión de la mezcla aire combustible será el original del fabricante.

La bomba de combustible y regulador de presión de combustible serán los originales del fabricante.

03.04.- Suministro de Combustible

Los conductos de gasolina pueden reemplazarse.

Pueden utilizarse conectores rápidos (quick connectors). Los vaporizadores de salida al aire pueden reemplazarse. Pueden añadirse filtros de carburante.

03.05.- Culata

Serán las originales del fabricante del motor.

Los conductos de admisión y escape del cilindro serán los originales del fabricante no podrán ser manipulados.

No se autoriza el pulido ó bruñido de los conductos.

Las válvulas, asientos de válvulas, guías de válvulas, muelles de válvulas y copelas (retenedores) de los muelles deben ser los originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.

03.06.- Árbol de levas

Serán los originales del fabricante del motor.

03.07.- Piñones de los árboles de levas Serán los originales del fabricante del motor.

03.08.- Cigüeñal

Se autoriza la sustitución del cigüeñal original por otro proveniente del mercado de accesorios de la industria auxiliar, pero observando siempre las mismas características que las originales.

03.09.- Bombas de aceite y conductos de aceite

La bomba de aceite y los conductos de aceite serán los originales del fabricante.

03.10.- Bielas

Se autoriza la sustitución de la biela original por otra proveniente del mercado de accesorios de la industria auxiliar, pero observando siempre las mismas características que las originales.

03.11.- Pistones

Se usarán pistones originales ó productos provenientes del mercado de accesorios. Queda excluido el uso de pistones de alta compresión.

03.12.- Aros de pistón, pernos y clips

Los aros de pistón, pernos y los clips son libres.

03.13.- Cilindros

Serán los originales del fabricante del motor. No se permite ninguna modificación.

03.14.- Carters motor–cárter anexos (tapas de carters, encendido, embrague) Serán los originales del fabricante del motor.

Todos los carters que contengan aceite y que puedan entrar en contacto con la pista como consecuencia de una caída tendrán que estar protegidos por un segundo cárter hecho de un material compuesto como el carbono o el Kevlar®.

Todos los dispositivos deben estar diseñados para ser resistentes a los golpes y estar fijados de una forma adecuada y segura.

03.15.- Transmisión / Caja de cambios

La caja de cambios será la homologada por el fabricante de la motocicleta en todos sus componentes.

El número de marchas será el homologado por el fabricante de la motocicleta.

En el caso de uniones chasis/motor, el número de velocidades será el del motor autorizado por la FCM.

Se pueden modificar el piñón, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas. La cubierta del piñón no puede ser eliminada.

El añadido de un cárter protector al piñón de salida de caja está autorizado.

Adiciones a la selección o mecanismo de caja de cambios, tales como los sistemas de cambio rápido, está autorizado.

03.16.- Embrague

Están permitidas las piezas del mercado de accesorios o embragues modificados.

El tipo de embrague (en baño de aceite o en seco) y su mando (por cable o hidráulico) deben mantenerse igual que los de la motocicleta homologada.

Pueden ser sustituidos por embragues no originales con sistema de deslizamiento limitado en la transmisión (tipo anti-patinaje).

03.17.- Arranque

Será recomendable contar con un dispositivo de arranque, ya sea de pedal ó por motor de arranque.

03.18.- Sistema de escape

Sonometría Máxima, Comprobar Tabla de Sonometría

Los tubos de escape y silenciadores pueden ser cambiados o modificados.

La ubicación del silenciador es libre.

El aislamiento externo del sistema de escape no está permitido. Titanio y carbono en el escape y silenciadores están permitidos.

Por razones de seguridad, los bordes de la(s) salida(s) del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes.

03.19.- Instalación eléctrica

Los haces de cables deben de ser los originales del fabricante de la motocicleta.

La instalación eléctrica debe ser exactamente igual que la original de la motocicleta. No se podrá variar su esquema de instalación ni la sección de los cables.

Los cables deben ser continuos entre sus extremos de conexión.

No se permite ningún empalme, conexión o la instalación de un roba corriente en ninguno de los cables eléctricos.

No se autoriza ninguna modificación en la instalación eléctrica.

03.20.- Módulo de gestión del motor.

- El uso de Telemetría está totalmente Prohibido

-El modulo de gestión de motor podrá ser el que viene ORIGINALMENTE CON LA MOTO y también se permite el uso de otro modulo suministrado por la empresa Athena Motor Iberica s.l.

-Los módulos dispondrán de un nº de serie , que serán entregados a la organización

03.21.- Radiador de aceite

Los radiadores de aceite y la modificación de las tapas de filtro de aceite están permitidos.

03.22.- Batería

La batería puede ser sustituida siempre y cuando conserve las características de la original en lo que concierne a medidas, peso, capacidad, etc

04.0.- GENERAL

04.01.- Los siguientes elementos pueden ser modificados o reemplazados con relación a los montados en la máquina homologada:

- Se puede utilizar cualquier tipo de lubricante, líquido de freno o de suspensión, que se comercialice libremente.
- Se puede utilizar cualquier tipo de bujías (MARCA Y MODELO).
- Juntas y materiales de empaque son de libre utilización.
- Los cierres de aluminio sólo pueden utilizarse en lugares no estructurales.
- Acabados de pintura y calcomanías de las superficies pintadas.

04.02.- Instrucciones generales de seguridad

- Las motocicletas deben estar equipadas de un interruptor o botón corta-contacto en estado de funcionamiento situado a un lado u otro del manillar o semi-manillar o brazaletes (llevado en la mano) y que puede parar el motor. **Deberá ser fácilmente accesible a los comisarios.**
- Todos los tapones de orificios de llenado y vaciado de los fluidos del motor y caja de cambios deben de estar precintados con alambre.
- Los tornillos y bulones del (de los) filtro(s) de aceite(s) externo(s) que forman parte del circuito de lubricación de aceite deben estar provistos de un hilo de seguridad.
- Cualquier tubo de aspiración desde el motor o desde la caja de cambios deberá descargar en un depósito adecuado con una capacidad mínima de 250cm³
- Todas las motocicletas de deben estar provistas de un sistema de reciclaje cerrado. Los aspiradores de aceite deben estar conectados y vaciarse en la caja de aire.
- No se admitirán emisiones directas a la atmósfera.

04.03.- Equipamiento(s) suplementario(s)

- Pueden añadirse equipamientos suplementarios que no se encuentren en la motocicleta homologada (por ejemplo, toma de datos, ordenadores,...).
- La instalación de un sistema de transmisión de una señal entre el piloto y su equipo mediante infrarrojos (IR) por razones exclusivas de cronometraje está autorizada.
- La instalación de un sistema GPS para calcular los tiempos y vueltas está permitido. • La telemetría no está autorizada.
- Se permite los sistemas de adquisición de datos
- **Los equipos de grabación de imágenes están totalmente prohibidos. Solo podrán utilizarse cuando la organización lo estime oportuno**

04.04.- HOMOLOGACIÓN

Todos los modelos de motocicleta (chasis/motor) deberán estar homologados.

Un documento técnico con pesos, esquemas, diagramas, lista de piezas, referencias y precios de las mismas, dimensiones y fotos de las mismas deberán ser presentadas por el fabricante, importador ó su representante a la Comisión Técnica de la FCM

EN LAS PIEZAS EN LAS QUE SÓLO SE PERMITE LA UTILIZACIÓN DE LAS ORIGINALMENTE PRODUCIDAS POR EL FABRICANTE PARA EL MODELO EN CUESTIÓN, LOS PARTICIPANTES SE VERÁN OBLIGADOS, CUANDO SE LE SOLICITE, AL MONTAJE DE PIEZAS ORIGINALES QUE LE SEAN PROPORCIONADAS POR LA ORGANIZACIÓN.

REGLAMENTO TECNICO

Pre-125

2014

INTRODUCCIÓN

Las motocicletas destinadas al **Campeonato del Mediterráneo de Velocidad** ó a los Campeonatos Territoriales de la categoría Pre GP125 se basan en las motocicletas de producciones recientes o actuales y disponibles en el mercado a través de las redes de ventas habituales del fabricante y homologadas por éste para su participación en la **Campeonato del Mediterráneo de Velocidad**.

01.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE “Pre GP125”

Estos reglamentos están destinados a autorizar distintas modificaciones en la motocicleta homologada únicamente en bien de la seguridad, de una reducción de costos (para la competición) y de una limitación de potencia.

TODOS AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECISADO EN ESTE REGLAMENTO ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO

La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de las motocicletas Pre GP125 deben (salvo indicación contraria) ser conformes a la forma homologada (originalmente producida por el constructor).

Sólo se admitirá la verificación de una sola motocicleta por piloto y clase.

En el caso de que una motocicleta, tras caída en el curso de los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Comisario Técnico podría admitir la verificación de una segunda motocicleta.

02.- MOTOR / CAJA DE VELOCIDADES

- Motor mono cilíndrico de 2 tiempos, con un cubicaje mínimo de 110cc. y máximo de 125cc.
- Caja de cambios con un máximo de 6 velocidades.
- El motor y la caja de cambios deben ser los originales homologados por el fabricante sin ningún tipo de modificación.

03.- PESOS

- Consultar anexo Normativa de pesos FCM

En cualquier momento durante los entrenamientos y al final de la carrera, los pilotos pueden ser llamados para controlar el peso de sus motocicletas. En todos los casos el piloto debe cumplir con esta solicitud.

Las motocicletas elegidas serán pesadas en las condiciones en que se encuentren, y el límite de peso establecido debe ser tomado en esta condición. Nada puede ser añadido a la motocicleta. Esto incluye todos los líquidos.

El uso de lastre está permitido para alcanzar el peso mínimo. El uso de lastre debe ser declarado al Delegado Técnico de la FCM durante las verificaciones preliminares.

04.- CHASIS / SUB-CHASIS

- Debe ser el original sin ningún tipo de modificación.

05.- GEOMETRÍA

- Debe ser la original, no se permite ninguna modificación.

06.- HORQUILLA DELANTERA

- Las horquillas deben ser las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.
- Las partes internas Standard de origen de las horquillas pueden modificarse.
- **Las controladas electrónicamente no están permitidas.**
- **Las horquillas presurizadas están igualmente prohibidas.**
- **Amortiguador de dirección no puede actuar como dispositivo que limita el ángulo de giro.**

07.- BRAZO DE SUSPENSIÓN POSTERIOR (BRAZO OSCILANTE)

- El brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual que el producido por el fabricante para la motocicleta homologada.
- Un protector de cadena debe fijarse de modo que impida que la pierna/el pie del piloto se meta entre el recorrido de la cadena inferior y la corona posterior de la rueda. El protector de cadena debe estar sujeto de manera consistente no permitiéndose la sujeción del mismo con elementos plásticos tales como bridas, teflón o similar.
- Cualquier articulación del brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

08.- DIRECCIÓN.

- Deberá haber un mínimo de 15° de movimiento de la dirección a cada lado del eje. Deberán fijarse unos topes para asegurar un espacio de un mínimo de 30 mm. Entre el manillar y el depósito, cuando el ángulo de giro esté en su punto máximo.
- El amortiguador de dirección es libre, puede añadirse o remplazarse por un amortiguador accesorio.
- El amortiguador de dirección no puede actuar como tope que limita el ángulo de giro.

09.- AMORTIGUADOR POSTERIOR

- El/los amortiguador/es deben ser los originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.
- Las partes internas Standard de origen de los amortiguadores pueden modificarse.
- Los apoyos y los puntos de fijación deben ser los originales homologados por el fabricante y sin ningún tipo de modificación.

10.- FRENOS.

- Las bombas de freno, tanto la delantera como la trasera, deben ser las originales homologadas por el fabricante.
- Las pinzas de freno (delantera y trasera), deben ser las originales homologadas por el fabricante.
- Los discos de freno serán libres, pero siempre de material férreo (los discos de carbono no están autorizados).
- Sólo un único disco y una pinza de freno están permitidos en cada rueda.
- Los latiguillos de freno son libres.
- Las pastillas de freno son libres.
- No se autoriza ningún conducto adicional de aire.

11.- LLANTAS

- Las llantas deben mantenerse igual a las originales del modelo producido por el fabricante en el momento de la venta por la red de concesionarios y agentes para la motocicleta homologada.
- Los ejes o pasadores delantero y trasero deben mantenerse igual que los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada.
- El diámetro y la anchura de la llanta deben mantenerse igual a los originalmente homologados.
- El diámetro de las llantas será de 17".
- Se pueden modificar el piñón de salida de caja, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas.
- **Sólo están autorizadas las llantas de aluminio.**

12.- NEUMÁTICOS.

- Libres

13.- DEPÓSITO DE CARBURANTE

- Será el original, el interior se obligatorio que esté **“completamente lleno”** de material retardante tipo mousse, preferentemente Explosafe o similar.
- El tapón debe ser el original sin ninguna modificación.
- **Los tapones de carburante deben ser estancos y tener un sistema eficaz de cierre de rosca.**
- Las chimeneas de aireación del depósito de carburante deben llevar una válvula de retención. La salida de las chimeneas de aireación debe hacerse en un recuperador apropiado, el cual debe tener una capacidad mínima de 250cc.

14.- CAJA DE AIRE, CONDUCTOS DE ADMISIÓN

- La caja de aire, toberas y caja de filtro deben ser la originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada, sin ningún tipo de manipulación.
- El elemento filtrante puede eliminarse.
- Se autoriza su sustitución por otro similar al homologado.
- Los conductos de aire originales no pueden modificarse.
- Las láminas son libres.

15.- ALIMENTACIÓN DE CARBURANTE

- El sistema de alimentación debe ser el original homologado por el fabricante.
- El carburador será el original homologado para dicho modelo (los chicle y sus reglajes serán libres).
- La bomba de gasolina debe ser la original sin ninguna modificación.
- Las mariposas deben ser la originales sin ninguna modificación.
- TUBOS DE ASPIRACIÓN: Cualquier tubo de aspiración desde el motor o desde la caja de cambios deberá descargar en un depósito adecuado con una capacidad mínima de 250cm³
- TAPONES: Todos los tapones de orificios de llenado y vaciado de los fluidos del motor y caja de cambios deben de estar precintados con alambre.

16.- PUÑO GIRATORIO DE GAS.

- El conjunto acelerador con su cableado correspondiente es libre.
- El puño giratorio de gas debe cerrarse automáticamente en cuanto se suelte.

17.- REPOSAPIÉS.

- El punto de fijación de los apoyos de los estribos ha de ser el original.
- Los reposapiés son libres. Pueden montarse fijos o de manera abatible pero en este caso deberán incluir un dispositivo que los devuelva automáticamente a la posición normal.

18.- MANILLAR / MANETAS.

- El manillar debe ser el original.
- Las manetas y con sus cableados correspondientes son libres. La longitud de las manetas no puede ser superior a 200 mm., medidos desde el pivote y terminadas en una esfera con un diámetro no inferior a 18 mm.
- **Las motocicletas deben estar provistas, y en estado operativo, de un botón de pare lo más accesible posible.**
- Los manillares dispondrán de sus correspondientes topes con un mínimo de longitud de 20 mm medido desde el final del manillar.
- **Las motocicletas PUEDEN estar equipadas con una protección de la maneta de freno para protegerla de una activación accidental en caso de colisión con otra motocicleta.**

19.- ESCAPE.

- **Sonometría Máxima, Comprobar Tabla de Sonometría**
- Por razones de seguridad, los bordes de la (s) salida (s) del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes.

20.- CARENADO.

- Debe ser el original y mantendrá la imagen, sujeciones y medidas del homologado por el fabricante.
- El uso del guardabarros, tanto delantero como trasero, es obligatorio.
- El borde del parabrisas y los bordes del resto de las partes expuestas del carenado deben ser redondeadas.
- Ninguna parte de la motocicleta puede encontrarse detrás de una línea trazada verticalmente al borde del neumático trasero.
- No se permiten orificios adicionales.

21.- INSTALACIÓN ELÉCTRICA

- Los haces de cables deben de ser los originales.
- La instalación eléctrica debe ser exactamente igual que la original de la motocicleta. No se podrá variar su esquema de instalación ni la sección de los cables.
- Los cables deben ser continuos entre sus extremos de conexión.
- No se permite ningún empalme, conexión o la instalación de un roba corriente en ninguno de los cables eléctricos.
- **No se autoriza ninguna modificación en la instalación eléctrica, con la salvedad del encendido autorizado en el Campeonato del Mediterráneo.**

22.- BATERÍA

- La batería puede ser sustituida siempre y cuando conserve las características de la original en lo que concierne a medidas, peso, capacidad, etc.

23.- RADIADOR Y RADIADORES DE ACEITE

- No se autoriza ninguna modificación.
- Solo está permitido el uso de agua ó agua mezclada con alcohol etílico.

24.- ENCENDIDO-CAJA DE CONTROL (CDI)

- **El homologado por la FCM para la participación en el Campeonato del Mediterráneo de Velocidad es un encendido electrónico de rotor interior, marca SELETTRA-ITALKIT, modelo P3356, con curva A2/c (ver Anexo Encendido) variable, adaptable a cualquier motor, bien sea con giro a izquierdas ó a derechas.**
- **Todos los encendidos serán personales e intransferibles, tendrán una numeración de control correspondiente a cada piloto. La numeración deberá estar bien visible y será adjudicada permanentemente a cada piloto durante todo el Campeonato. En caso de no ser legibles las referencias, el piloto se verá obligado a solicitar un nuevo encendido.**
- **Si el encendido de un piloto sufriera una rotura, tendrá que solicitar a ITALKIT un nuevo encendido a su nombre con el mismo número de control.**
- **Si el encendido de un piloto sufriera una rotura durante el transcurso de la prueba, podrá utilizar un nuevo encendido (aunque no tenga adjudicado el número de control a su nombre), notificándolo a dirección de carrera y comisarios técnicos.**
- **La no notificación en el cambio de número de control de encendido de un piloto conllevará la**

EXCLUSIÓN de la prueba del piloto en cuestión.

Las bujías de encendido pueden reemplazarse por contratipos de los originales, siempre conservando las características iniciales

En los pedidos deberá constar que es para la participación en el Campeonato del Mediterráneo y deberán dirigirse a:

ITALKIT, S.L.
Camino de los Pinos, 20 – 30570 BENIAJAN (Murcia)
Telf.- 968 259 500 Fax.- 968 262 831 www.italkit.com
e-mail: italkit@italkit.com

25.- TITANIO Y ALEACIÓN LIGERA.

- La utilización del titanio ó carbono está prohibida.
- Para los ejes de las ruedas está igualmente prohibida la utilización de aleaciones ligeras.

26.- TELEMETRÍA.

- **El uso de Telemetría está Totalmente Prohibido**
- Se permite los sistemas de adquisición de datos. Solo se permite la adquisición de los datos siguientes: revoluciones del motor, temperatura del motor y posición GPS (siempre y cuando las motocicletas estén homologadas con éstos).
- Es caso de poseer sistema de adquisición de datos no está permitida la comunicación con el sistema de encendido. Los sistemas de encendido y adquisición de datos deben ser en todo momento independientes.
- Un dispositivo oficial de señalización podrá ser exigido en la máquina, (transponder).
- Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no se consideran como telemetría.
- Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no deberán perjudicar a ningún método o equipamiento oficial de cronometraje.

27.- NÚMEROS Y FONDOS

- Consultar anexo Normativa Dorsales

28.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS

- Los corredores deben llevar un mono de cuero o material similar de una sola pieza con protecciones en rodillas, codos, hombros etc. Igualmente deben llevar guantes y botas de cuero o material similar.
- Está prohibido el material sintético.
- Es recomendable llevar un protector de espalda.
- Los corredores deben llevar un casco integral, homologado y vigente el año en curso, en buen estado, bien ajustado y sujeto correctamente.
- La decisión final en relación la seguridad del equipamiento que verifique el piloto la tendrá el Comisario Técnico.

29.- GENERAL

29.01.- Los siguientes elementos pueden ser modificados o reemplazados con relación a los montados en la máquina homologada:

- Se puede utilizar cualquier tipo de lubricante, líquido de freno o de suspensión, que se comercialice libremente.
- Se puede utilizar cualquier tipo de bujías (MARCA Y MODELO).
- Juntas y materiales de empaque son de libre utilización.
- Los cierres de aluminio sólo pueden utilizarse en lugares no estructurales.
- Acabados de pintura y calcomanías de las superficies pintadas.

29.02.- Instrucciones generales de seguridad

- Las motocicletas deben estar equipadas de un interruptor o botón corta-contacto en estado de funcionamiento situado a un lado u otro del manillar o semi-manillar o brazaletes (llevado en la mano) y que puede parar el motor. **Deberá ser fácilmente accesible a los comisarios.**
- Todos los tapones de orificios de llenado y vaciado de los fluidos del motor y caja de cambios deben de estar precintados con alambre.
- Todas las motocicletas de deben estar provistas de un sistema de reciclaje cerrado. Los aspiradores de aceite deben estar conectados y vaciarse en la caja de aire.
- No se admitirán emisiones directas a la atmósfera.

04.03.- Equipamiento(s) suplementario(s)

- Pueden añadirse equipamientos suplementarios que no se encuentren en la motocicleta homologada (por ejemplo, toma de datos, ordenadores,...).
- La instalación de un sistema de transmisión de una señal entre el piloto y su equipo mediante infrarrojos (IR) por razones exclusivas de cronometraje está autorizada.
- La instalación de un sistema GPS para calcular los tiempos y vueltas está permitido.
- La telemetría no está autorizada.
- Se permite los sistemas de adquisición de datos
- **Los equipos de grabación de imágenes están totalmente prohibidos. Solo podrán utilizarse cuando la organización lo estime oportuno**

29.- MOTOCICLETAS PELIGROSAS

Si durante los entrenos o la carrera, un Comisario Técnico constata un defecto a una motocicleta y que este defecto podría constituir un peligro para el resto de pilotos, informará al Jurado. Es de su propia responsabilidad excluir la motocicleta de los entrenos o de la carrera.

30.- HOMOLOGACIÓN

Todos los modelos de motocicleta (chasis/motor) deberán estar homologados.

Un documento técnico con pesos, esquemas, diagramas, lista de piezas, referencias y precios de las mismas, dimensiones y fotos de las mismas deberán ser presentadas por el fabricante, importador ó su representante a la Comisión Organizadora del **Campeonato del Mediterráneo de Velocidad**.

EN LAS PIEZAS EN LAS QUE SÓLO SE PERMITE LA UTILIZACIÓN DE LAS ORIGINALMENTE PRODUCIDAS POR EL FABRICANTE PARA EL MODELO EN CUESTIÓN, LOS PARTICIPANTES SE VERÁN OBLIGADOS, CUANDO SE LE SOLICITE, AL MONTAJE DE PIEZAS ORIGINALES QUE LE SEAN PROPORCIONADAS POR LA ORGANIZACIÓN.

Campeonato del Mediterráneo 2014

REGLAMENTO TECNICO

PRE MOTO-3

2014

01.- INTRODUCCIÓN

Las motocicletas destinadas al **Campeonato del Mediterráneo de Velocidad** de la categoría **Pre- Moto3** se basan en las motocicletas de producciones recientes o actuales y disponibles en el mercado a través de las redes de venta habituales del fabricante.

01.01.- Especificaciones de la clase "Pre Moto3

El campeonato está abierto a motocicletas, con dos ruedas, propulsadas por un motor de combustión interna, controlado exclusivamente por un piloto.

Podrán tomar parte en esta categoría motocicletas homologadas por los fabricantes ante la FCM

Las características técnicas de las motocicletas homologadas por fabricantes, serán estrictamente las que determine la homologación del fabricante de la motocicleta, en todas sus partes y componentes (con excepción del sistema de gestión del motor determinado por la organización).

La categoría está abierta a prototipos con chasis provenientes de modelos homologados por los distintos fabricantes, con motores autorizados por la FCM u organización en su estado original.

En este caso, todo participante deberá notificar las características de la motocicleta a la Comisión Técnica de la FCM adjuntando documento anexo (FICHA INFORMACION TECNICA MOTOCICLETA).

Las modificaciones de los reglamentos técnicos se podrán hacer en cualquier momento, con el fin de garantizar una competencia justa y serán publicados mediante anexos con la antelación debida para el conocimiento público.

Sólo se admitirá la verificación de una sola motocicleta por piloto y clase.

En el caso de que una motocicleta, tras caída en el curso de los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Comisario Técnico podría admitir la verificación de una segunda motocicleta.

TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECISADO EN ESTE REGLAMENTO ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO

01.02.- Motor

Motor monocilíndrico de 4 tiempos con el cubicaje del fabricante del motor homologado (250 cm³).

Caja de cambios, según el número de velocidades del motor homologado del listado FCM.

En las motocicletas provenientes de la conjunción de un chasis homologado con un motor distinto al montado en dicho chasis originalmente, el motor elegido será, obligatoriamente, seleccionado de la lista de motores permitidos.

Sólo se permiten motores derivados de enduro y motocross

01.03.- Pesos mínimos

- Consultar anexo Tabla de Pesos FCM

En cualquier momento durante los entrenamientos y al final de la carrera, los pilotos pueden ser llamados para controlar el peso de sus motocicletas. En todos los casos el piloto debe cumplir con esta solicitud.

Las motocicletas elegidas serán pesadas en las condiciones en que se encuentren, y el límite de peso establecido debe ser tomado en esta condición. Nada puede ser añadido a la motocicleta. Esto incluye todos los líquidos.

El uso de lastre está permitido para alcanzar el peso mínimo. El uso de lastre debe ser declarado al

Delegado Técnico de la FCM durante las verificaciones preliminares.

01.04.- Materiales



Campeonato del Mediterráneo 2014

El uso del titanio en el motor (si no está instalado originalmente en la unidad homologada) o en chasis está

prohibido.

Para los ejes de las ruedas, el uso de aleaciones ligeras, también está prohibido.

01.05.- Números y fondos

- Consulta Anexo Dorsales FCM

01.06.- Carburante

Solo se autoriza la utilización de carburante normal sin plomo con una tasa de plomo máxima de 0,005 g/l (sin plomo) y un MON máximo de 90, que se comercialice libremente y que cumpla con el Reglamento de Carburantes de la RFME (ver reglamento para las especificaciones detalladas).

01.07.- Refrigerante

Solo está permitido el uso de agua ó agua mezclada con alcohol etílico.

02.0.- CHASIS

02.01.- Especificaciones

Siempre que las normas siguientes se cumplan, los constructores tienen la libertad de ser innovadores con lo que respecta a diseño, materiales (excepto el uso de titanio) y construcción total del chasis.

Los laterales del chasis pueden protegerse con un recubrimiento en material compuesto. Estas protecciones deberán tener la forma del chasis.

02.02.- Sub-chasis trasero

El sub-chasis debe ser de aleación de aluminio o de acero. No se permiten otros materiales. Los laterales del sub-chasis pueden protegerse con un recubrimiento en material compuesto. Estas protecciones deberán tener la forma del chasis.

02.03.- Horquilla delantera

Las controladas electrónicamente no están permitidas.

El uso de horquillas presurizadas está prohibido.

El amortiguador de dirección no puede actuar como dispositivo que limita el ángulo de giro.

02.04.- Brazo de suspensión posterior (brazo oscilante).

El basculante debe estar fabricado en aleación de aluminio o de acero.

Un protector de cadena debe fijarse de modo que impida que la pierna/el pie del piloto se meta entre el recorrido de la cadena inferior y la corona posterior de la rueda.

El protector de cadena debe estar sujeto de manera consistente no permitiéndose la sujeción del mismo con elementos plásticos tales como bridas, teflón o similar.

02.05.- Suspensión trasera

Las suspensiones controladas electrónicamente no están permitidas.

2.06.-Llantas

El único material permitido para las llantas será el aluminio

Dimensiones obligatorias:

- Delantera 2.50 - 17"
- Trasera 3.50 -17"

02.07.- Frenos

Sólo se permiten discos de freno de material férrico (el eje central puede estar realizado en aleación de aluminio).

Sólo un único disco y una pinza de freno están permitidos en cada rueda.

02.08.- Neumáticos

- Libres



02.09.- Reposapiés / Controles de pie

Los reposapiés y mandos al pie pueden cambiarse de sitio pero los soportes deben montarse en el cuadro en los puntos de fijación de origen.

Los reposapiés pueden montarse fijos o de manera abatible pero en este caso deberán incluir un dispositivo que los devuelva automáticamente a la posición normal.

El extremo de cada reposapiés debe acabar en un radio esférico pleno de al menos 8mm.

Los reposapiés metálicos no abatibles deben acabar con un tapón en plástico, Teflón o cualquier otro material equivalente, fijado de forma permanente y de un radio mínimo de 8 mm.

02.10.- Manillar y controles manuales

Los manillares deben tener una anchura total de máxima de 450 mm y sus terminaciones deben estar revestidas de caucho ó terminar en tapones sólidos.

Los Manillares dispondrán de sus correspondientes topes con un mínimo de longitud de 20 mm medido desde el final del manillar.

La anchura del manillar se define como el ancho medido entre la parte exterior de las empuñaduras del manillar.

La dirección debe tener un movimiento libre de 15° a cada lado de la línea central.

Palancas no debe ser mayor de 200 mm desde el punto de giro.

El acelerador debe cerrarse automáticamente cuando se suelta.

El interruptor de arranque eléctrico y el interruptor de parada del motor deben estar ubicados en el manillar lo más accesible posible y sus mandos de accionamiento deben estar ubicados en soportes independientes.

Las motocicletas PUEDEN estar equipadas con una protección de la maneta de freno para protegerla de una activación accidental en caso de colisión con otra motocicleta.

02.11.- Carenado y el Cuerpo de Trabajo

El uso de fibra de carbono o materiales compuestos de carbono no está permitido. Están autorizados refuerzos de Kevlar o carbono-Kevlar alrededor de los orificios y otros puntos de tensión.

La anchura máxima de la carrocería no debe superar los 600 mm. La anchura del asiento o la parte posterior de la motocicleta no será superior a 450 mm (incluido el tubo de escape).

El borde de la cúpula y los bordes de todas las partes expuestas (vivos) deben estar redondeada por motivos de seguridad.

Carrocería no debe extenderse más allá de una línea trazada verticalmente al eje de la rueda delantera y una línea trazada verticalmente en el borde posterior del neumático trasero. La suspensión debe estar completamente extendida cuando se toma la medida.

Los anclajes del carenado son libres, pero el uso de titanio y el carbono (o materiales compuestos similares) está prohibida.

Cuando se mire lateralmente, debe ser posible ver el piloto, sentado en una posición normal, con la excepción de los antebrazos. Ningún material transparente puede utilizarse para eludir las anteriores reglas.

El carenado inferior debe estar fabricado para contener, en caso de incidente en el motor, al menos la mitad de la totalidad del aceite y del líquido de refrigeración del motor (mínimo 5 litros). La parte las aberturas de la parte inferior del carenado deben estar situadas al menos a 50mm por encima de la parte inferior del carenado.

El carenado inferior deberá incluir un agujero de 25mm, situado en la parte delantera del mismo. Este agujero debe permanecer cerrado mediante un tapón en caso de pista seca y deben abrirse únicamente en caso de lluvia, según lo declare por el Director de Carrera.

Los alerones no están permitidos, salvo que sean parte integrante de la cúpula o el asiento, siempre y cuando no superen la anchura de los mismos.

Los dispositivos móviles aerodinámicos están prohibidos.

02.12.- Depósito de combustible



El tapón del depósito de combustible debe ser a prueba de fugas y tener un dispositivo de cierre a rosca.

El depósito de combustible debe estar fabricado sólo con material de aleación de aluminio o de acero.

Los tanques de combustible deben estar "**completamente llenos**" de material retardante de fuego

(preferiblemente Explosafe).

Los depósitos de gasolina que incluyen tubos aspirantes deben equiparse con válvulas (chapaletas) anti-retorno que finalicen en un recuperador de una capacidad mínima de 250cc, fabricado en material apropiado.

02.13.- Materiales

El uso de fibras de carbono o titanio (y productos similares, como aramida, nano compuestos, etc.), en el construcción de la horquilla delantera, manillar, los ejes del basculante, ejes de las ruedas está prohibido.

Para los ejes de las ruedas, el uso de aleaciones de aluminio también está prohibido.

03. MOTOR Y SUS ACCESORIOS

03.01.- Especificaciones del motor

Motor monocilíndrico de 4 tiempos, **con el cubicaje del fabricante del motor homologado.**

Refrigerado por agua/aire/aceite.

Los motores instalados en las motocicletas homologadas, tendrán las características originales del fabricante y deben estar autorizados por la Comisión Técnica de la FCM

En las motocicletas provenientes de la conjunción de un chasis homologado con un motor distinto al montado en dicho chasis originalmente, el motor elegido será, obligatoriamente, seleccionado de la lista de motores permitidos.

Los motores instalados deben estar incluidos en la lista de autorizados por la FCM o por la Comisión Técnica de la FCM

03.02.- Caja de Aire

La construcción de la caja de aire es libre, pero deberá estar obligatoriamente instalada en la motocicleta.

Aumentar la presión en la caja de aire utilizando la velocidad de la motocicleta está totalmente prohibido.

La línea de respiradero de aceite debe estar conectada y descarga en la caja de aire.

03.03.- Sistema de inyección de combustible, carburadores y CDI

Mariposas, inyectores de combustible y carburadores serán los originales del fabricante. El conducto admisión de aire la mezcla aire combustible será el original del fabricante.

La bomba de combustible y regulador de presión de combustible serán los originales del fabricante.

03.04.- Suministro de Combustible

Los conductos de gasolina pueden reemplazarse. Pueden utilizarse conectores rápidos (quick connectors). Los vaporizadores de salida al aire pueden reemplazarse. Pueden añadirse filtros de carburante

03.05.- Culata

Serán las originales del fabricante del motor.

Los conductos de admisión y escape del cilindro serán los originales del fabricante no podrán ser manipulados.

No se autoriza el pulido ó bruñido de los conductos.

Las válvulas, asientos de válvulas, guías de válvulas, muelles de válvulas y copelas (retenedores) de los muelles deben ser los originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.

03.06.- Árbol de levas

Serán los originales del fabricante del motor.

03.07.- Piñones de los árboles de levas Serán los originales del fabricante del motor.

03.08.- Cigüeñal

Se autoriza la sustitución del cigüeñal original por otro proveniente del mercado de accesorios de la industria auxiliar, pero observando siempre las mismas características que las originales.

03.09.- Bombas de aceite y conductos de aceite

La bomba de aceite y los conductos de aceite serán los originales del fabricante.

03.10.- Bielas

Se autoriza la sustitución de la biela original por otra proveniente del mercado de accesorios de la industria auxiliar, pero observando siempre las mismas características que las originales.

03.11.- Pistones

Se usarán pistones originales ó productos provenientes del mercado de accesorios. Queda excluido el uso de pistones de alta compresión.

03.12.- Aros de pistón, pernos y clips

Los aros de pistón, pernos y los clips serán los originales ó productos provenientes del mercado de accesorios.

03.13.- Cilindros

Serán los originales del fabricante del motor. No se permite ninguna modificación.

03.14.- Carters motor–carters anexos (tapas de carters, encendido, embrague) Serán los originales del fabricante del motor.

Todos los carters que contengan aceite y que puedan entrar en contacto con la pista como consecuencia de una caída tendrán que estar protegidos por un segundo cárter hecho de un material compuesto como el carbono o el Kevlar®.

Todos los dispositivos deben estar diseñados para ser resistentes a los golpes y estar fijados de una forma adecuada y segura.

03.15.- Transmisión / Caja de cambios

La caja de cambios será la homologada por el fabricante del motor en todos sus componentes.

En el caso de uniones chasis/motor, el número de velocidades será el del motor autorizado por la FCM.

Se pueden modificar el piñón, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas.

La cubierta del piñón no puede ser eliminada.

El añadido de un cárter protector al piñón de salida de caja está autorizado.

Adiciones a la selección o mecanismo de caja de cambios, tales como los sistemas de cambio rápido, está autorizado.

03.16.- Embrague

Están permitidas las piezas del mercado de accesorios o embragues modificados.

El tipo de embrague (en baño de aceite o en seco) y su mando (por cable o hidráulico) deben mantenerse igual que los de la motocicleta homologada.

Pueden ser sustituidos por embragues no originales con sistema de deslizamiento limitado en la transmisión (tipo anti-patinaje).

03.17.- Arranque

Será recomendable contar con un dispositivo de arranque, ya sea de pedal ó por motor de arranque.

Campeonato del Mediterráneo 2014

03.18.- Sistema de escape

Sonometría Máxima, Comprobar Tabla de Sonometría

Los tubos de escape y silenciadores pueden ser cambiados o modificados.

La ubicación del silenciador es libre.

El aislamiento externo del sistema de escape no está permitido.

Titania y carbono en el escape y silenciadores están permitidos.

Por razones de seguridad, los bordes de la(s) salida(s) del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes.

03.19.- Instalación eléctrica

Los haces de cables deben de ser los originales del fabricante de la motocicleta.

La instalación eléctrica debe ser exactamente igual que la original de la motocicleta. No se podrá variar su esquema de instalación ni la sección de los cables.

Los cables deben ser continuos entre sus extremos de conexión.

No se permite ningún empalme, conexión o la instalación de un roba corriente en ninguno de los cables eléctricos.

No se autoriza ninguna modificación en la instalación eléctrica.

03.20.- Módulo de gestión del motor.

- El uso de Telemetría está totalmente Prohibido

-El modulo de gestión de motor podrá ser el que viene ORIGINALMENTE CON LA MOTO y también se permite el uso de otro modulo suministrado por la empresa Athena Motor Iberica s.l.

-Los módulos dispondrán de un nº de serie , que serán entregados a la organización

03.21.- Radiador de aceite

Los radiadores de aceite y la modificación de las tapas de filtro de aceite están permitidos.

03.22.- Batería

La batería puede ser sustituida siempre y cuando conserve las características de la original en lo que concierne a medidas, peso, capacidad, etc.

04.0.- GENERAL

04.01.- Los siguientes elementos pueden ser modificados o reemplazados con relación a los montados en la máquina homologada:

Se puede utilizar cualquier tipo de lubricante, líquido de freno o de suspensión, que se comercialice libremente.

Se puede utilizar cualquier tipo de bujías (MARCA Y MODELO).

Juntas y materiales de empaque son de libre utilización.

Los cierres de aluminio sólo pueden utilizarse en lugares no estructurales.

Acabados de pintura y calcomanías de las superficies pintadas.

04.02.- Instrucciones generales de seguridad

Las motocicletas deben estar equipadas de un interruptor o botón corta-contacto en estado de funcionamiento situado a un lado u otro del manillar o semi-manillar o brazaletes (llevado en la mano) y que puede parar el motor. **Deberá ser fácilmente accesible a los comisarios.**

Todos los tapones de orificios de llenado y vaciado de los fluidos del motor y caja de cambios deben de estar precintados con alambre.

Los tornillos y bulones del (de los) filtro(s) de aceite(s) externo(s) que forman parte del circuito de lubricación de aceite deben estar provistos de un hilo de seguridad.

Campeonato del Mediterráneo 2014

Cualquier tubo de aspiración desde el motor o desde la caja de cambios deberá descargar en un depósito adecuado con una capacidad mínima de 250cm³

Todas las motocicletas de deben estar provistas de un sistema de reciclaje cerrado. Los aspiradores de aceite deben estar conectados y vaciarse en la caja de aire.

No se admitirán emisiones directas a la atmósfera.

04.03.- Equipamiento(s) suplementario(s)

- Pueden añadirse equipamientos suplementarios que no se encuentren en la motocicleta homologada (por ejemplo, toma de datos, ordenadores,H).
- La instalación de un sistema de transmisión de una señal entre el piloto y su equipo mediante infrarrojos (IR) por razones exclusivas de cronometraje está autorizada.
- La instalación de un sistema GPS para calcular los tiempos y vueltas está permitido. · La telemetría no está autorizada.
- Se permite los sistemas de adquisición de datos
- **Los equipos de grabación de imágenes están totalmente prohibidos. Solo podrán utilizarse cuando la organización lo estime oportuno**

05.0.- HOMOLOGACIÓN

Todos los modelos de motocicleta (chasis/motor) deberán estar homologados.

Un documento técnico con pesos, esquemas, diagramas, lista de piezas, referencias y precios de las mismas, dimensiones y fotos de las mismas deberán ser presentadas por el fabricante, importador ó su representante a la Comisión Técnica de la FCM.

EN LAS PIEZAS EN LAS QUE SÓLO SE PERMITE LA UTILIZACIÓN DE LAS ORIGINALMENTE PRODUCIDAS POR EL FABRICANTE PARA EL MODELO EN CUESTIÓN, LOS PARTICIPANTES SE VERÁN OBLIGADOS, CUANDO SE LE SOLICITE, AL MONTAJE DE PIEZAS ORIGINALES QUE LE SEAN PROPORCIONADAS POR LA ORGANIZACIÓN.

Challenge Rieju

La Federación Catalana de Motociclismo convoca la Challenge Rieju que se regirá de acuerdo con la normativa siguiente:

Reglamento Técnico.

Artículo 0. Generalidades

Artículo 1. Parte Ciclo

Artículo 2. Motor

Artículo 3. Accesorios y otros

Artículo 0. Generalidades

Solo se podrá participar en Challenge Rieju con las motos suministradas por el fabricante Rieju y la Federación Catalana de Motociclismo.

Únicamente serán admitidas las motocicletas que el número de chasis y motor corresponda con las suministradas por Project Racing. No se permite la modificación ni preparación de ninguna pieza que Project Racing haya entregado al piloto, salvo indicadas a continuación o anexadas a este reglamento.

Todo lo que no esté autorizado y precisado en este reglamento queda totalmente prohibido.

Artículo 1. Parte Ciclo

Artículo 1.1. Manetas y estriberas

Las manetas y estriberas se podrán adaptar a la medida del piloto siempre que lo aprueben Project Racing o la Federación Catalana de Motociclismo.

Artículo 1.2. Frenos

Los frenos deben ser los entregados de serie para la Challenge Rieju. Latiguillo, bomba, pinza y pastillas.

Artículo 1.3. Peso

El peso mínimo de las motocicletas en vacío debe ser superior a 95 kg.

Artículo 2. Motor

El motor no se puede modificar de ninguna manera. Deberá permanecer tal y como se entrega junto con la motocicleta.

Artículo 2.1 Potencia máxima

La potencia máxima será de 18 cv.

Artículo 3. Accesorios y otros

Está totalmente prohibido añadir cualquier equipamiento suplementario que no venga de origen con la motocicleta. No está permitido retirar ningún elemento que no esté específicamente indicado en el presente reglamento. Se entiende por original todas aquellas piezas que la moto homologada llevaba en el momento de su venta por parte de Project Racing.

La interpretación de este reglamento es del comisario técnico de la prueba y de la comisión técnica de la F.C.M.

REGLAMENTO TÉCNICO OPEN 600 2014

INTRODUCCIÓN

Las motocicletas destinadas al **Campeonato del Mediterráneo de Velocidad** se basan en las motocicletas de producciones recientes o actuales y disponibles en el mercado a través de las redes de venta habituales del fabricante.

2.05.- Especificaciones de la clase "Open 600".

Estos reglamentos están destinados a autorizar distintas modificaciones en la motocicleta homologada únicamente en bien de la seguridad.

TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECISADO EN ESTE REGLAMENTO ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO

Las motocicletas de OPEN 600 necesitan una homologación de la FIM. Todas las motocicletas deben cumplir en todos sus apartados las exigencias del Reglamento de Velocidad, tal como se definen en los Reglamentos Técnicos de Velocidad FIM, excepto si la motocicleta está equipada igual a la máquina homologada.

Las apariencias frontales, laterales y trasera y el perfil de las motocicletas "Open 600" deben (salvo indicación contraria) ser conformes a la forma homologada originalmente producida por el constructor.

El aspecto del sistema de escape está eximido de esta regla

Sólo se admitirá la verificación de una sola motocicleta por piloto y clase.

En el caso de que una motocicleta, tras caída en el curso de los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Comisario Técnico podría admitir la verificación de una segunda motocicleta.

2.05.01.- Cilindradas.

- Superior a 400cc y hasta 600cc 4 tiempos 4 cilindros
- Superior a 500cc y hasta 675cc 4 tiempos 3 cilindros
- Superior a 600cc y hasta 750cc 4 tiempos 2 cilindros

La cilindrada debe mantenerse igual a la de la homologación. No están autorizados ni el rectificado ni la modificación de la carrera para conseguir el límite de la cilindrada.

2.05.02.- Pesos Mínimos.

- Consultar Tabla de Pesos FCM

- En cualquier momento durante los entrenamientos y al final de la carrera, los pilotos pueden ser llamados para controlar el peso de sus motocicletas. En todos los casos el piloto debe cumplir con esta solicitud.
- Las motocicletas elegidas serán pesadas en las condiciones en que se encuentren, y el límite de peso establecido debe ser tomado en esta condición. Nada puede ser añadido a la motocicleta. Esto incluye todos los líquidos.
- El uso de lastre está permitido para alcanzar el peso mínimo. El uso de lastre debe ser declarado al Delegado Técnico de la FCM durante las verificaciones preliminares.

2.05.03.- Números y fondos

- Consultar anexo Dorsales FCM

2.05.04.- Restricción del conducto de admisión.

Los cuerpos de admisión deben mantenerse igual que los del modelo homologado.

2.05.05.- Carburante.

Solo se autoriza la utilización de carburante normal sin plomo con una tasa de plomo máxima de 0,005 g/l (sin plomo) y un MON máximo de 90, que se comercialice libremente y que cumpla con el Reglamento de Carburantes

de la RFME (ver reglamento para las especificaciones detalladas).



2.05.06.- Especificaciones de las motocicletas.

Todas las piezas no citadas en los artículos siguientes deben ser iguales a las producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.

2.05.06.01.- Chasis y parte posterior del chasis.

El chasis debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

Se pueden realizar agujeros en el chasis solo para fijar piezas aprobadas. (ejemplo: amortiguador de dirección, soportes de carenados).

Los laterales del chasis pueden protegerse con un recubrimiento en material compuesto. Estas protecciones deberán tener la forma del chasis.

Nada puede añadirse ni retirarse del chasis.

Todas las motocicletas deben llevar un número de identificación en el chasis (número de chasis).

Los soportes y las placas soporte motor deben ser los producidos originalmente por el fabricante para la motocicleta homologada.

La parte trasera del chasis (subchasis) debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

Se pueden añadir soportes de asiento suplementarios, pero no puede eliminarse ninguno. Los accesorios atornillados en la parte posterior del chasis pueden retirarse, así como cualquier caja o soporte de casco. Los tipos de pintura no son restrictivos, pero el pulido del chasis o de la parte trasera del chasis (sub chasis) no está autorizado.

Para que no se dañe el chasis en las caídas, se puede instalar un tope protector de forma cilíndrica debidamente atornillado a cada lado del chasis. Estas protecciones deberán estar hechas en materiales plásticos de un diámetro mínimo de 30 mm y de un diámetro máximo de 75 mm. y no sobresalir más de 30mm a ras del carenado donde esté instalado y adecuarse a la forma del mismo.

No podrán instalarse estas protecciones en el área de los reposapiés.

2.05.06.02.- Horquilla delantera.

Se autoriza el cambio de horquillas.

Las partes internas Standard de origen de las horquillas pueden modificarse. Ningún sistema de suspensión de recambio o prototipo controlado electrónicamente puede ser usado. Si de origen las suspensiones electrónicas son usadas, ellas deben ser completamente de origen (cualquier parte mecánica o electrónica deben mantenerse como la homologada).

El sistema electrónico de origen debe funcionar convenientemente en caso de error eléctrico/electrónico si no, no puedes estar homologado para las competiciones FIM.

Pueden instalarse equipos (kits) de amortiguación o válvulas provenientes del servicio post-venta.

Los muelles de la horquilla pueden remplazarse.

Las juntas contra el polvo se pueden modificar, cambiar o retirar si la horquilla está completamente protegida.

Los tapones de horquilla pueden modificarse o remplazarse con el fin de permitir el reglaje externo.

Los acabados de superficie originales de los tubos y de las botellas pueden cambiarse.

Se autorizan tratamientos suplementarios de las superficies.

Se autoriza el cambio de las "T" de horquilla.

El amortiguador de dirección puede añadirse o remplazarse por un amortiguador accesorio.

El amortiguador de dirección no puede actuar como dispositivo que limita el ángulo de giro.

2.05.06.03.- Brazo de suspensión posterior (Brazo oscilante).

El brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual que el producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

Un protector de cadena debe fijarse de modo que impida que la pierna/el pie del piloto se meta entre el recorrido de la cadena inferior y la corona posterior de la rueda

Campeonato del Mediterráneo 2014

Cualquier articulación del brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

El sistema de tensión de cadena puede modificarse o cambiarse.

Los soportes para el caballete de la rueda posterior pueden añadirse al basculante por medio de soldadura o fijados mediante pernos. Los soportes tienen que tener los bordes redondeados (de amplio radio). Los tornillos de fijación deben hundirse. Se puede añadir al brazo oscilante un sistema de puntos de anclaje que sirva para mantener en su sitio a las pinzas del freno posterior.

2.05.06.04.- Amortiguador(es) posterior(es).

La unidad de la suspensión posterior puede cambiarse o modificarse. Los anclajes de origen del cuadro y de la suspensión posterior deben mantenerse igual a los homologados.

El o los amortiguadores de la suspensión posterior pueden cambiarse. Ningún sistema de suspensión de recambio o prototipo controlado electrónicamente puede ser usado. Si de origen las suspensiones electrónicas son usadas, ellas deben ser completamente de origen (cualquier parte mecánica o electrónica deben mantenerse como la homologada).

El sistema electrónico de origen debe funcionar convenientemente en caso de error eléctrico/electrónico si no, no puedes estar homologado para las competiciones FIM.

El conjunto director de la suspensión posterior (articulaciones, bieletas, etc) debe mantenerse igual que la originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada.

2.05.06.05.- Llantas.

Las llantas anterior y posterior pueden cambiarse. El diámetro y la anchura de la llanta deben mantenerse igual a las originalmente homologadas.

Las llantas de fibra de carbono o compuestas de fibra de carbono no están autorizadas, con la excepción de que el constructor haya equipado al modelo producido con este tipo de llanta.

2.05.06.06.- Frenos.

Los discos de frenos delantero y posterior pueden cambiarse pero debe mantener y su anclaje original. Se autoriza el cambio de las pinzas.

Los discos de freno mantendrán el montaje original. El diámetro exterior, el sistema de ventilación, deben mantenerse igual que los originalmente producidos por el constructor para la motocicleta homologada.

Los discos ventilados interiormente no están autorizados.

Los soportes de los discos de frenos pueden cambiarse, pero deben mantener la misma separación y el mismo tipo de montaje en las ruedas.

Los discos de frenos de sustitución deben ser en material férreo. Todos sus puntos de fijación (es) y todas las piezas de anclaje deben mantenerse igual a las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.

La bomba delantera puede ser sustituida. La bomba posterior puede ser sustituida.

Los latiguillos de los frenos hidráulicos delantero y posterior pueden cambiarse. El depósito del líquido de frenos puede reemplazarse o cambiarse de posición. Pueden utilizarse conectores rápidos. La separación de los latiguillos para las dos pinzas de los frenos delanteros debe hacerse por encima de la "T" de la horquilla inferior (triple brida interior).

Las pastillas de los frenos delantero y posterior pueden cambiarse. Los pasadores de los frenos delantero y posterior pueden cambiarse. Los pasadores de las pastillas de freno pueden modificarse por un tipo de cambio rápido.

No se autorizan conductos suplementarios de aire.

2.05.06.07.- Neumáticos.

- Libres

2.05.06.08.- Reposapiés y mandos de pie.

Los reposa pies y mandos al pie pueden cambiarse de sitio pero los soportes deben montarse en el cuadro en los puntos de fijación de origen.

Los reposa pies pueden montarse fijos o de manera abatible pero en este caso deberán incluir un dispositivo que los devuelva automáticamente a la posición normal.

El extremo de cada reposapiés debe acabar en un radio esférico pleno y del mismo diámetro que el reposa pies.

Los reposa pies metálicos no abatibles deben acabar con un tapón en aluminio, plástico, Teflón® o cualquier otro material equivalente, fijado de forma permanente.

2.05.06.09.- Manillares y mandos manuales.

Los manillares, el conjunto de acelerador/manetas, con sus cables correspondientes y mandos manuales pueden remplazarse. Se podrá instalar un regulador para la leva del freno.

Los manillares y los mandos manuales pueden desplazarse.

El mando de aceleración debe estar dotado de su cable de retorno.

Los Manillares dispondrán de sus correspondientes topes con un mínimo de longitud de 20 mm, medido desde el final del manillar.

Los relojes pueden ser cambiados o retirados pero el interruptor (de contacto) del arranque eléctrico y el interruptor de paro de motor deben estar colocados en el manillar.

El interruptor de arranque eléctrico y el interruptor de parada del motor deben estar ubicados en el manillar lo más accesible posible y sus mandos de accionamiento deben estar ubicados en soportes independientes.

Las motocicletas PUEDEN estar equipadas con una protección de la maneta de freno para protegerla de una activación accidental en caso de colisión con otra motocicleta.

2.05.06.10.- Carenado.

- El carenado y los guardabarros deben mantener la apariencia de los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada.
- El carenado puede remplazarse por contratipos accesorios a las piezas de origen. El material puede cambiarse. Se autoriza la utilización de materiales en carbono o en Kevlar.
- El tamaño y las dimensiones deben ser los mismos de los accesorios originales sin ningún añadido o eliminación de los elementos diseñados.
- La cúpula puede remplazarse únicamente por un material transparente.
- El conjunto de tornillos que aguantan los instrumentos en el carenado puede reemplazarse. Todos los demás soportes del carenado pueden modificarse o reemplazarse
- Los conductos de aire originales entre el carenado y la caja de aire pueden modificarse o remplazarse.
- Los conductos de aire originales que entran en la caja de aire pueden modificarse o remplazarse.
- El carenado inferior debe estar fabricado para contener, en caso de incidente en el motor, al menos la mitad de la totalidad del aceite y del líquido de refrigeración del motor (mínimo 5 litros). La parte inferior de las aberturas en el carenado debe estar situada al menos a 50mm por encima de la parte interior del carenado.
- El carenado inferior deberá incluir un agujero de 25mm, situado en la parte delantera del mismo. Estos agujeros deben permanecer cerrados mediante un tapón en caso de pista seca y deben abrirse únicamente en caso de lluvia.
- Pequeñas modificaciones en el carenado y la adaptación en el cuadro o en el motor de pequeños conos plásticos para permitir la utilización de soportes destinados al cambio de ruedas están autorizados.
- El guardabarros delantero debe ser igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

Campeonato del Mediterráneo 2014

l) El guardabarros delantero puede remplazarse por contratipos accesorios a las piezas originales. m) El

guardabarros delantero puede desplazarse para aumentar el espacio libre del neumático.

n) El guardabarros posterior fijado en el brazo oscilante debe ser igual al producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

o) El guardabarros posterior fijado en el brazo oscilante puede remplazarse por contratipos accesorios a las piezas originales.

p) El guardabarros posterior existente bajo el sillín puede retirarse. q) Todos

los bordes expuestos (vivos) deben redondearse.

r) En la verificación técnica preliminar se deberá presentarse la motocicleta con el carenado inferior retirado. El mencionado carenado deberá ser presentado, conjuntamente con la motocicleta, a los comisarios técnicos.

2.05.06.11.- Depósito de combustible.

El depósito de gasolina debe ser el originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

El depósito de gasolina debe forrarse completamente de una mousse de elemento de carburante (preferentemente con Explosafe).

Los depósitos de gasolina que incluyen tubos aspirantes deben equiparse con válvulas (chapaletas) anti-retorno que finalicen en un recuperador de una capacidad mínima de 250cc, fabricado en material apropiado.

El/los tapón(es) de depósito de gasolina debe/n poseer un sistema de apertura y cierre "de rosca".

El (los) tapón(es) de depósito de gasolina, cuando están cerrados, deben ser estancos y deben estar cerrados de forma que no puedan abrirse de forma accidental en ningún momento.

2.05.06.12.- Asiento.

El armazón y la guarnición del asiento pueden reemplazarse por piezas de apariencia similar a aquellas originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada. Se permite la utilización de materiales en compuestos de carbono.

La parte superior trasera del asiento puede modificarse para hacer un asiento monoplaza.

Se pueden realizar agujeros en el asiento o el colín para permitir una mayor refrigeración. Los agujeros mayores de 10mm deben cubrirse con una telilla metálica o una maya fina. La maya debe estar pintada del mismo color que el material que la rodea.

El asiento monoplaza debe entonces incluir las placas porta número trasero.

La apariencia vista desde delante o desde atrás, así como el perfil deben ser conformes a la forma homologada.

La modificación del asiento y de su parte trasera no debe molestar la colocación y el tamaño de las placas porta números.

Todos los bordes expuestos (vivos) deben redondearse.

2.05.06.13.- Haces eléctricos.

Los haces de cables pueden modificarse o reemplazarse. Se pueden añadir haces suplementarios. Se autoriza el corte de corriente de los haces de cables.

Se autoriza el corte de los haces de cables.

2.05.06.14.- Batería.

Las dimensiones y el tipo de batería pueden cambiarse y desplazarse. Pueden añadirse baterías suplementarias.

2.05.06.15.- Radiador y radiadores de aceite.

El radiador puede cambiarse únicamente si puede fijarse en el lugar estándar y que no exija ninguna modificación del cuadro principal o en la apariencia externa de los carenados.

Las modificaciones al radiador de aceite existente están autorizadas únicamente si ello no exige ninguna

Campeonato del Mediterráneo 2014

modificación en el cuadro principal o en la apariencia externa de los carenados. Un intercambiador de calor

(aceite/agua) puede ser sustituido por un radiador de aceite.

Se puede colocar delante de los radiadores de aceite/agua una rejilla de protección. No se autorizan radiadores de aceite suplementarios.

Solo está permitido el uso de agua ó agua mezclada con alcohol etílico.

2.05.06.16.- Caja de aire.

La caja de aire debe ser la originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada.

El elemento filtrante puede suprimirse o remplazarse.

Todas las motocicletas deben estar provistas de un sistema de reciclado cerrado. La aspiración de aceite debe estar conectada y descargarse en la caja de aire.

Los conductos de aire originales que van del carenado hasta la caja de aire pueden modificarse o reemplazarse.

Los conductos de aire originales que entran en la caja de aire pueden modificarse o reemplazarse.

2.05.06.17.- Sistema de inyección de carburante.

Los cuerpos de admisión deben ser unidades Standard iguales a los del modelo homologado.

Los inyectores deben ser unidades Standard iguales a los del modelo homologado.

Los pabellones venturi (trompas de admisión) pueden modificarse o remplazarse con relación a aquellos montados por el fabricante en la motocicleta homologada.

Las mariposas de gas no pueden ni cambiarse, ni modificarse.

No se autoriza ninguna modificación de la bomba de gasolina o del regulador de presión.

La(s) EPROM (ordenador electrónico de programación, también llamado chip EPROM) puede (pueden) ser cambiado(s).

Se autoriza la utilización del sistema de memoria flash (flash RAM) para modificar la cartografía de base del sistema de inyección.

2.05.06.18.- Alimentación de carburante.

Los conductos de gasolina pueden reemplazarse.

Pueden utilizarse conectores rápidos (quick connectors).

Se permite la sustitución del puño de gas y su cableado, pero siempre manteniendo los cables de acelerador y retorno.

2.05.06.19.- Culata.

La culata debe ser la homologada.

Se permiten las siguientes modificaciones:

Fresado y bruñido de la culata, normalmente asociados al reglaje individual, tales como los conductos de admisión y de escape y la reparación de la culata y comprendida la cámara de combustión, están autorizados.

La soldadura en la culata no está autorizada.

Los muelles de las válvulas así como los retenedores de los muelles de las válvulas pueden sustituirse o modificarse.

La relación de compresión es libre.

Los balancines (si los hay) deben mantenerse como los homologados (materiales y dimensiones). La cámara de combustión puede modificarse.

Las válvulas pueden cambiarse o modificarse. El material puede cambiarse. El diámetro máximo y el peso mínimo deben ser iguales a los del modelo homologado. El empleo de válvulas de titanio está permitido para las motocicletas en que el modelo está homologado de origen con válvulas de titanio.

Los asientos de las válvulas deben ser los homologados. Se autorizan modificaciones.

Las guías de las válvulas deben mantenerse igual que las homologadas. Se autorizan modificaciones en la zona de conducción del canal.

Los muelles de las válvulas pueden cambiarse.

2.05.06.20.- Árbol de levas.

El sistema de distribución puede ser sustituido.

El dispositivo para el reglaje de la tensión de la cadena o de la correa dentada del árbol de levas es libre.

2.05.06.21.- Piñones de los árboles de levas.

Las coronas de los árboles de levas pueden modificarse o reemplazarse para permitir una separación en la distribución.

2.05.06.22.- Cigüeñal.

El cigüeñal debe mantenerse igual que el homologado, sin modificaciones.

El bruñido y aligeramiento no están autorizados.

La modificación del o de los volante(s) motor no está autorizada.

2.05.06.23.- Bombas de aceite, bombas de agua.

La bomba de aceite debe mantenerse igual que la homologada. Se puede modificar.

La bomba de agua debe mantenerse igual que la homologada. Se puede modificar.

2.05.06.24.- Bielas.

Las bielas deben mantenerse igual que las homologadas.

No está autorizado ningún bruñido ni aligeramiento.

2.05.06.25.- Pistones.

Los pistones deben mantenerse igual que los homologados.

No está autorizado ningún bruñido ni aligeramiento.

2.05.06.26.- Aros de pistón.

Los aros de pistón deben mantenerse igual que los homologados.

No se autoriza ninguna modificación.

2.05.06.27.- Ejes de pistón y clips.

Los ejes de pistón y los clips deben mantenerse igual que los homologados.

No se autoriza ninguna modificación.

2.05.06.28.- Cilindros.

Los cilindros deben mantenerse igual que los homologados.

La cilindrada debe ser igual que la homologada.

2.05.06.29.- Carters motor-carters anexos (Tapas de carters, encendido, embrague).

Los carters motor deben mantenerse igual a los homologados. No se autoriza ninguna modificación (incluyendo la pintura, el pulido y el aligeramiento).

Las tapas laterales pueden ser alteradas, modificadas o reemplazadas. Si se alteran o modifican, la tapa debe tener al menos la misma resistencia de impacto que la original. Si se reemplaza, la tapa debe estar hecha del material del mismo peso o superior y el peso total de la tapa no debe ser inferior que la original.

Todos los carters que contengan aceite y que puedan entrar en contacto con la pista como consecuencia de una caída tendrán que estar protegidos por un segundo carter hecho de un material compuesto como el carbono o el Kevlar®. Todos estos dispositivos deben estar diseñados para resistir choques repentinos y deben ser fijados correcta y seguramente.

En los carters de embrague en seco pueden hacerse agujeros para permitir una refrigeración suplementaria.

La tapadera del piñón de salida de caja puede retirarse.

2.05.06.30.- Transmisión caja de cambios.

Todas las relaciones de la caja de cambio pueden modificarse.

El número de marchas de mantenerse como el homologado.

Las transmisiones primarias deben mantenerse igual que las homologadas.

Están autorizados los sistemas externos de cambio rápido de velocidades. (Cableado y potenciómetro incluidos).

Otras modificaciones a la caja de cambio o el mecanismo de cambio no están autorizadas.

Se pueden modificar el piñón de salida de caja, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas.

2.05.06.31.- Embrague.

El tipo de embrague (en baño de aceite o en seco) y su mando (por cable o hidráulico) deben mantenerse igual que los de la motocicleta homologada.

Todos los discos de embrague pueden reemplazarse. Los

muelles de embrague pueden cambiarse.

La campana de embrague puede reforzarse.

Los embragues de origen pueden modificarse con sistema de deslizamiento limitado en la transmisión (tipo antipatinaje).

Pueden ser sustituidos por embragues no originales con sistema de deslizamiento limitado en la transmisión (tipo anti-patinaje).

El empleo de sistemas de ayuda electromecánica o electrohidráulica está prohibido.

2.05.06.32.- Encendido-caja de control (CDI).

La caja de control de encendido (CDI) puede modificarse o cambiarse.

Pueden añadirse haces eléctricos suplementarios. El corte de

los haces eléctricos está autorizado.

2.05.06.33.- Generador (Alternador).

El generador (alternador) puede modificarse, retirarse o reemplazarse.

El arranque eléctrico tiene que poner en marcha el motor durante la manifestación y hasta el final del tiempo para presentación de reclamación haya finalizado.

El motor debe arrancar y funcionar a partir de que el arranque deja de utilizarse.

2.05.06.34.- Sistema de escape.

Los tubos y los silenciadores pueden modificarse o cambiarse. Los catalizadores pueden ser sustituidos o eliminados.

No se autoriza el aislante térmico en ningún componente del sistema de escape.

Por razones de seguridad, los bordes de la(s) salida(s) del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes.

Sonometría Máxima, Comprobar Tabla de Sonometría

2.05.06.35.- Elementos de fijación (Sujeciones diversas).

Los elementos de fijación standard pueden reemplazarse por elementos de fijación de cualquier material y tipo.

Los elementos de fijación en aluminio pueden utilizarse únicamente en lugares que no están en la estructura.

Los elementos de fijación en titanio pueden utilizarse en lugares de la estructura, pero su solidez y el tipo deben ser iguales o superiores a la solidez del elemento de fijación standard al que sustituyen.

Los elementos de fijación especiales en acero pueden utilizarse en lugares de la estructura, pero la solidez y el tipo deben ser iguales o superiores a la solidez del elemento de fijación Standard al que sustituyen.

Los elementos de fijación pueden taladrarse para recibir precintos de seguridad, pero las modificaciones con el objeto de aligeramiento no están autorizadas.

Las sujeciones de carenado pueden cambiarse por sujeciones de tipo rápido.

2.05.07.- Los siguientes elementos pueden ser modificados o reemplazados con relación a los montados en la máquina homologada:

- Se puede utilizar cualquier tipo de lubricante, líquido de freno o de suspensión.
- Se puede utilizar cualquier tipo de bujías.
- Acabados de pintura y calcomanías de las superficies pintadas.
- Se recomienda que las motocicletas sean equipadas con una luz roja en la parte superior del panel de instrumentos. Esta luz debe encenderse en el evento cuando la presión del aceite disminuya.

2.05.08.- Los siguientes elementos pueden retirarse:

- Instrumentos y soportes de instrumentos y cables asociados a los mismos.
- Dispositivos de control de emisión (anti contaminación) en el interior o alrededor de la caja de aire.
- (Sensores O2, dispositivos de inyección de aire).
- Cuenta vueltas.
- Cuenta kilómetro.
- Ventilador de radiador e hilos de alimentación.
- El protector de cadena siempre y cuando no esté incorporado al guardabarros.

- Pernos de los accesorios de la parte trasera del cuadro.

2.05.09.- Los siguientes elementos deben retirarse:

- Los faros delanteros, luz trasera y los intermitentes.
- Retrovisores
- Claxon
- Soporte de la placa de matrícula
- Caja de herramientas.
- Ganchos para el casco y el equipaje
- Reposapiés para el pasajero
- Empuñadura(s) para el pasajero
- Las barras de protección, los caballetes centrales y laterales deben retirarse (los soportes fijos deben mantenerse).

2.05.10.- Los siguientes elementos deben modificarse:

- Las motocicletas deben estar equipadas de un interruptor o botón corta-contacto en estado de funcionamiento situado a un lado u otro del manillar o semi-manillar o brazaletes (llevado en la mano) y que puede parar el motor
- El puño de gas debe volver a su punto inicial por sí solo, cuando el conductor no se apoye (no tenga cogido el puño de gas)
- Las bombas de gasolina eléctricas deben estar equipadas de un corta circuito que funcionará automáticamente, a partir del momento en que la moto se para y se cae. Este corta-circuitos debe desactivar la bomba de gasolina y el sistema de encendido en el margen de un segundo. La puesta fuera de funcionamiento de la bomba de gasolina y del sistema de encendido puede ser controlada en cualquier momento durante la manifestación siguiendo instrucciones del Comisario Técnico.
- Todos los tapones de vaciado/llenado deben estar precintados con cable de precintado. Los tornillos y bulones del (de los) filtro(s) de aceite(s) externo(s) que forman parte del circuito de lubricación de aceite deben estar provistos de un hilo de seguridad.
- Todas las motocicletas de deben estar provistas de un sistema de reciclaje cerrado. Los aspiradores de aceite deben estar conectados y vaciarse en la caja de aire.
- Todas las motocicletas de deben estar provistas de un sistema de reciclaje cerrado. Los aspiradores de aceite

deben estar conectados y vaciarse en la caja de aire.

- No se admitirán emisiones directas a la atmósfera.

2.05.11. - Equipamiento(s) suplementario(s).

- Pueden añadirse equipamientos suplementarios que no se encuentren en la motocicleta homologada (por ejemplo, toma de datos, ordenadores,...).
- La instalación de un sistema de transmisión de una señal entre el piloto y su equipo mediante infrarrojos (IR) por razones exclusivas de cronometraje está autorizada.
- La instalación de un sistema GPS para calcular los tiempos y vueltas está permitido.
- La telemetría no está autorizada.
- **Los equipos de grabación de imágenes están totalmente prohibidos. Solo podrán utilizarse cuando la organización lo estime oportuno**

2.05.12.- MOTOCICLETAS PELIGROSAS

Si durante los entrenos o la carrera, un Comisario Técnico constata un defecto a una motocicleta y que este defecto podría constituir un peligro para el resto de pilotos, informará al Jurado. Es de su propia responsabilidad excluir la motocicleta de los entrenos o de la carrera.

REGLAMENTO TECNICO

Open 1000

2014

INTRODUCCIÓN

Las motocicletas destinadas al **Campeonato del Mediterráneo de Velocidad** ó a los Campeonatos Territoriales de la categoría "Open 1000" se basan en las motocicletas de producciones recientes o actuales y disponibles en el mercado a través de las redes de venta habituales del fabricante.

02.05 ESPECIFICACIONES DE LA CLASE "Open 1000"

Estos reglamentos están destinados a autorizar distintas modificaciones en la motocicleta homologada únicamente en bien de la seguridad, de una reducción de costos (para la competición) y de una limitación de potencia.

TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECISADO EN ESTE REGLAMENTO ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO

Las motocicletas de la categoría Open 1000 necesitan una homologación de la FIM de la clase Super-Stock. Todas las motocicletas deben cumplir en todos sus apartados las exigencias del Reglamento de Velocidad, tal como se definen en los Reglamentos Técnicos de Velocidad FIM, excepto si la motocicleta está equipada igual a la máquina homologada.

La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de las motocicletas OPEN 1000 deben (salvo indicación contraria) ser conformes a la forma homologada (originalmente producida por el constructor).

Sólo se admitirá la verificación de una sola motocicleta por piloto y clase.

En el caso de que una motocicleta, tras caída en el curso de los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Comisario Técnico podría admitir la verificación de una segunda motocicleta.

02.05.01 Cilindradas

Superior a 600cc y hasta 1000cc 4 tiempos 4 cilindros

Superior a 750cc y hasta 1000cc 4 tiempos 3 cilindros

Superior a 850cc y hasta 1200cc 4 tiempos 2 cilindros

La cilindrada debe mantenerse igual a la de la homologación. No están autorizados ni el rectificado ni la modificación de la carrera para conseguir el límite de la cilindrada.

02.05.02 Pesos mínimos

- Consultar tabla de Pesos FCM

- **En cualquier momento durante los entrenamientos y al final de la carrera, los pilotos pueden ser llamados para controlar el peso de sus motocicletas. En todos los casos el piloto debe cumplir con esta solicitud.**

- **Las motocicletas elegidas serán pesadas en las condiciones en que se encuentren, y el límite de peso establecido debe ser tomado en esta condición. Nada puede ser añadido a la motocicleta. Esto incluye todos los líquidos.**

- **El uso de lastre está permitido para alcanzar el peso mínimo. El uso de lastre debe ser declarado al Delegado Técnico de la FCM durante las verificaciones preliminares.**

02.05.03 Números y fondos

- Consultar anexo dorsales FCM

02.05.04 Restricción del conducto de admisión.

Los cuerpos de admisión deben mantenerse igual que los del modelo homologado.

02.05.05 Carburante

Solo se autoriza la utilización de carburante normal sin plomo con una tasa de plomo máxima de 0,005 g/l (sin plomo) y un MON máximo de 90, que se comercialice libremente y que cumpla con el Reglamento de

Carburantes de la FCM (ver reglamento para las especificaciones detalladas).



02.05.06. Especificaciones de la motocicleta.

Todas las piezas no citadas en los artículos siguientes deben ser iguales a las producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.

02.05.06.01 Chasis y parte posterior del chasis

El chasis debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

Se pueden realizar agujeros en el chasis solo para fijar piezas aprobadas. (Ejemplo: amortiguador de dirección, soportes de carenados)

Los laterales del chasis pueden protegerse con un recubrimiento en material compuesto. Estas protecciones deberán tener la forma del chasis.

Nada puede añadirse ni retirarse del chasis.

Todas las motocicletas deben llevar un número de identificación en el chasis (número de chasis).

Los soportes y las placas soporte motor deben ser los producidos originalmente por el fabricante para la motocicleta homologada.

La parte trasera del chasis (subchasis) debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

Se pueden añadir soportes de asiento suplementarios, pero no puede eliminarse ninguno. Los accesorios atornillados en la parte posterior del chasis pueden retirarse, así como cualquier caja o soporte de casco.

Los tipos de pintura no son restrictivos, pero el pulido del chasis o de la parte trasera del chasis (subchasis) no está autorizado.

Para que no se dañe el chasis en las caídas, se puede instalar un tope protector de forma cilíndrica debidamente atornillado a cada lado del chasis. Estas protecciones deberán estar hechas en materiales plásticos de un diámetro mínimo de 30 mm y de máximo de 75 mm. y no sobresalir más de 30mm a ras del carenado donde esté instalado y adecuarse a la forma del mismo. No podrán instalarse estas protecciones en el área de los reposapiés.

02.05.06.02 Horquilla delantera

Se autoriza el cambio de horquillas.

Las partes internas Standard de origen de las horquillas pueden modificarse: arandelas, pistón hidráulico, conducciones de aceite, muelles y separadores.

Ningún sistema de suspensión de recambio o prototipo controlado electrónicamente puede ser usado. Si de origen las suspensiones electrónicas son usadas, ellas deben ser completamente de origen (cualquier parte mecánica o electrónica deben mantenerse como la homologada).

El sistema electrónico de origen debe funcionar convenientemente en caso de error eléctrico/electrónico si no, no puedes estar homologado para las competiciones FIM.

Los tapones de horquilla pueden modificarse o remplazarse con el fin de permitir el reglaje externo. En la horquilla delantera puede utilizarse cualquier tipo y cantidad de aceite.

Las juntas contra el polvo se pueden modificar, cambiar o retirar si la horquilla está completamente protegida.

La altura y la posición de la horquilla delantera en relación a la "T" de horquilla son libres.

Se autoriza el cambio de las "T" de horquilla.

El amortiguador de dirección puede añadirse o remplazarse por un amortiguador accesorio. El amortiguador de dirección no puede actuar como dispositivo que limita el ángulo de giro.

02.05.06.03 Brazo oscilante posterior (Brazo oscilante)

El brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual que el producido por el fabricante para la motocicleta homologada (incluidos la articulación del brazo oscilante trasero y el sistema de tensión de la cadena trasera).

Un protector de cadena debe fijarse de modo que impida que la pierna/el pie del piloto se meta entre el recorrido de la cadena inferior y la corona posterior de la rueda.

Unos soportes para el caballete de la rueda posterior pueden añadirse al basculante por medio de soldadura o fijados mediante pernos. Los soportes tienen que tener los bordes redondeados (de amplio radio). Los tornillos de fijación deben hundirse.

02.05.06.04 Amortiguador(es) posterior(es)

La unidad de la suspensión posterior puede cambiarse o modificarse. Los anclajes de origen del cuadro y de la suspensión posterior deben mantenerse igual a los homologados. El conjunto director de la suspensión posterior (articulaciones, bieletas, etc.) debe mantenerse igual que la originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada.

Ningún sistema de suspensión de recambio o prototipo controlado electrónicamente puede ser usado. Si de origen las suspensiones electrónicas son usadas, ellas deben ser completamente de origen (cualquier parte mecánica o electrónica deben mantenerse como la homologada).

El sistema electrónico de origen debe funcionar convenientemente en caso de error eléctrico/electrónico, no puede estar homologado para las competiciones FIM.

El o los muelle (s) de la suspensión posterior pueden cambiarse.

02.05.06.05 Llantas

Las llantas anterior y posterior pueden cambiarse. El diámetro y la anchura de la llanta deben mantenerse igual a las originalmente homologadas.

Las llantas de fibra de carbono o compuestas de fibra de carbono no están autorizadas, con la excepción de que el constructor haya equipado al modelo producido con este tipo de llanta.

02.05.06.06 Frenos

Se autoriza el cambio de las pinzas.

Los pistones (bombas) anteriores y posteriores, las pastillas anteriores y posteriores, los latiguillos, depósitos de aceite y pinzas, y los discos de frenos pueden cambiarse.

Los discos de frenos de sustitución deben ser en material férreo. Los discos ventilados interiormente no están autorizados.

02.05.06.07 Neumáticos

- Libres

02.05.06.08 Reposapiés y mandos del pie

Los reposa pies y mandos al pie pueden cambiarse de sitio pero los soportes deben montarse en el cuadro en los puntos de fijación de origen.

Los reposapiés pueden montarse fijos o de manera abatible pero en este caso deberán incluir un dispositivo que los devuelva automáticamente a la posición normal.

El extremo de cada reposapiés debe acabar en un radio esférico pleno y del mismo diámetro que el reposa pies.

Los reposa pies metálicos no abatibles deben acabar con un tapón en aluminio, plástico, Teflón® o cualquier otro material equivalente, fijado de forma permanente.

02.05.06.09 Manillares y mandos manuales

Los manillares, el conjunto de acelerador/manetas, con sus cables correspondientes y mandos manuales pueden remplazarse. Se podrá instalar un regulador para la leva del freno.

Los manillares y los mandos manuales pueden desplazarse.

El mando de aceleración debe estar dotado de su cable de retorno.

Los Manillares dispondrán de sus correspondientes topes con un mínimo de longitud de 20 mm medido desde el final del manillar.

Los relojes pueden ser cambiados o retirados pero el interruptor (de contacto) del arranque eléctrico y el interruptor de paro de motor deben estar colocados en el manillar.

El interruptor de arranque eléctrico y el interruptor de parada del motor deben estar ubicados en el manillar lo más accesible posible y sus mandos de accionamiento deben estar ubicados en soportes

independientes.

Las motocicletas PUEDEN estar equipadas con una protección de la maneta de freno para protegerla de una activación accidental en caso de colisión con otra motocicleta.

02.05.06.10 Carenado

- a) El carenado y los guardabarros se deben mantener como los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada.
- b) El carenado puede remplazarse por contratipos accesorios a las piezas de origen. El material puede cambiarse. Se autoriza la utilización de materiales en carbono o en Kevlar.
- c) El tamaño y las dimensiones deben ser los mismos de los accesorios originales sin ningún añadido o eliminación de los elementos diseñados.
- d) La cúpula puede remplazarse únicamente por un material transparente.
- e) El conjunto de tornillos que aguantan los instrumentos en el carenado puede reemplazarse. Todos los demás soportes del carenado pueden modificarse o reemplazarse
- f) Los conductos de aire originales entre el carenado y la caja de aire pueden modificarse o remplazarse.
- g) Los conductos de aire originales que entran en la caja de aire pueden modificarse o remplazarse.
- h) El carenado inferior debe estar fabricado para contener, en caso de incidente en el motor, al menos la mitad de la totalidad del aceite y del líquido de refrigeración del motor (mínimo 5 litros). La parte inferior de las aberturas en el carenado debe estar situada al menos a 50mm por encima de la parte interior del carenado.
- i) El carenado inferior deberá incluir un agujero de 25mm, situado en la parte delantera del mismo. Estos agujeros deben permanecer cerrados mediante un tapón en caso de pista seca y deben abrirse únicamente en caso de lluvia.
- j) Pequeñas modificaciones en el carenado y la adaptación en el cuadro o en el motor de pequeños conos plásticos para permitir la utilización de soportes destinados al cambio de ruedas están autorizados.
- k) El guardabarros delantero debe ser igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.
- l) El guardabarros delantero puede remplazarse por contratipos accesorios a las piezas originales.
- m) El guardabarros delantero puede desplazarse para aumentar el espacio libre del neumático.
- n) El guardabarros posterior fijado en el brazo oscilante debe ser igual al producido por el fabricante para la motocicleta homologada.
- o) El guardabarros posterior fijado en el brazo oscilante puede remplazarse por contratipos accesorios a las piezas originales.
- p) El guardabarros posterior existente bajo el sillín puede retirarse. q) Todos los bordes expuestos (vivos) deben redondearse.
- r) En la verificación técnica preliminar se deberá presentarse la motocicleta con el carenado inferior retirado. El mencionado carenado deberá ser presentado, conjuntamente con la motocicleta, a los comisarios técnicos.

02.05.06.11 Depósito de combustible

El depósito de gasolina debe ser el originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

El depósito de gasolina debe forrarse completamente de una mousse de elemento de carburante (preferentemente con Explosafe).

Los depósitos de gasolina que incluyen tubos aspirantes deben equiparse con válvulas (chapaletas) anti-retorno que finalicen en un recuperador de una capacidad mínima de 250cc, fabricado en material apropiado.

El/los tapón(es) de depósito de gasolina debe/n poseer un sistema de apertura y cierre "de rosca".

El (los) tapón(es) de depósito de gasolina, cuando están cerrados, deben ser estancos y deben estar cerrados de forma que no puedan abrirse de forma accidental en ningún momento.

02.05.06.12 Asiento

El armazón y la guarnición del asiento pueden reemplazarse por piezas de apariencia similar a aquellas originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada. Se permite la utilización de materiales en compuestos de carbono.

La parte superior trasera del asiento puede modificarse para hacer un asiento monoplaza. El asiento monoplaza debe entonces incluir las placas porta número trasero.

La apariencia vista desde delante o desde atrás, así como el perfil deben ser conformes a la forma homologada.

La modificación del asiento y de su parte trasera no debe molestar la colocación y el tamaño de las placas porta números.

Todos los bordes expuestos (vivos) deben redondearse.

02.05.06.13 Haces eléctricos

Los haces de cables pueden modificarse o reemplazarse. Se pueden añadir haces suplementarios. Se autoriza el corte de corriente de los haces de cables.

Se autoriza el corte de los haces de cables.

02.05.06.14 Batería

Las dimensiones y el tipo de batería pueden cambiarse y desplazarse. Pueden añadirse baterías suplementarias.

02.05.06.15 Radiador y radiadores de aceite

El radiador puede cambiarse únicamente si puede fijarse en el lugar estándar y que no exija ninguna modificación del cuadro principal o en la apariencia externa de los carenados.

Se puede colocar delante de los radiadores de aceite/agua una rejilla de protección.

Las modificaciones al radiador de aceite existente están autorizadas únicamente si ello no exige ninguna modificación en el cuadro principal o en la apariencia externa de los carenados. Un intercambiador de calor (aceite/agua) puede ser sustituido por un radiador de aceite.

No se autorizan radiadores de aceite suplementarios.

El ventilador del radiador y el cableado pueden ser retirados.

Los interruptores térmicos, el sensor de temperatura de agua y el termostato pueden ser quitados del interior del sistema de refrigeración.

Solo está permitido el uso de agua ó agua mezclada con alcohol etílico.

02.05.06.16 Caja de aire

La caja de aire debe ser la originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada. El elemento filtrante puede suprimirse o reemplazarse.

Todas las motocicletas deben estar provistas de un sistema de reciclado cerrado. La aspiración de aceite debe estar conectada y descargarse en la caja de aire.

Los conductos de aire originales que van del carenado hasta la caja de aire pueden modificarse o reemplazarse.

Los conductos de aire originales que entran en la caja de aire pueden modificarse o reemplazarse.

02.05.06.17 Sistema de inyección de carburante

Los cuerpos de admisión deben ser unidades Standard iguales a los del modelo homologado.

Los inyectores deben ser unidades Standard iguales a los del modelo homologado.

Los pabellones venturi (trompas de admisión) pueden modificarse o reemplazarse con relación a aquellos montados por el fabricante en la motocicleta homologada.

Las mariposas de gas no pueden ni cambiarse, ni modificarse.

No se autoriza ninguna modificación de la bomba de gasolina o del regulador de presión.

Campeonato del Mediterráneo 2014

La(s) EPROM (ordenador electrónico de programación, también llamado chip EPROM) puede (pueden) ser cambiado(s).

Se autoriza la utilización del sistema de memoria flash (flash RAM) para modificar la cartografía de base del sistema de inyección.

02.05.06.18 Alimentación de carburante

Los conductos de gasolina pueden reemplazarse.

Pueden utilizarse conectores rápidos (quick connectors).

Se permite la sustitución del puño de gas y su cableado, pero siempre manteniendo los cables de acelerador y retorno.

02.05.06.19 Culata

La culata debe ser la homologada. No se permite ninguna modificación.

Ningún material puede añadirse o retirarse de la culata.

El fresado y bruñido de la culata, normalmente asociados al reglaje individual, tales como los conductos de admisión y de escape y la reparación de la culata y comprendida la cámara de combustión, no están autorizados.

La soldadura en la culata no está autorizada. La junta de culata puede cambiarse.

La relación de compresión es libre.

Las válvulas, asientos de válvulas, guías de válvulas, muelles de válvulas y copelas (retenedores) de los muelles deben ser igual a las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.

Las arandelas de compensación para los muelles de válvulas no están autorizadas.

02.05.06.20 Árbol de levas

El sistema de distribución puede ser sustituido.

El dispositivo para el reglaje de la tensión de la cadena o de la correa dentada del árbol de levas es libre.

02.05.06.21 Piñones de los árboles de levas

Las coronas de los árboles de levas pueden modificarse o reemplazarse para permitir una separación en la distribución.

02.05.06.22 Cigüeñal

El cigüeñal debe mantenerse igual que el homologado, sin modificaciones.

El bruñido y aligeramiento no están autorizados.

La modificación del o de los volante(s) motor no está autorizada.

02.05.06.23 Bombas de aceite y agua.

La bomba de aceite debe mantenerse igual que la homologada. Se puede modificar.

La bomba de agua debe mantenerse igual que la homologada. Se puede modificar.

02.05.06.24 Bielas

Las bielas deben mantenerse igual que las homologadas.

No está autorizado ningún bruñido ni aligeramiento.

02.05.06.25 Pistones

Los pistones deben mantenerse igual que los homologados.

No está autorizado ningún bruñido ni aligeramiento.

02.05.06.26 Aros de pistón

Los aros de pistón deben mantenerse igual que los homologados. No se autoriza ninguna modificación.

Campeonato del Mediterráneo 2014

02.05.06.27 Ejes de pistón y clips.

Los ejes de pistón y los clips deben mantenerse igual que los homologados. No se autoriza ninguna modificación.

02.05.06.28 Cilindros

Los cilindros deben mantenerse igual que los homologados.

02.05.06.29 Carters motor-carters anexos (Tapas de carters, encendido, embrague)

Los carters motor deben mantenerse igual a los homologados. No se autoriza ninguna modificación (incluyendo la pintura, el pulido y el aligeramiento).

Todos los carters que contengan aceite y que puedan entrar en contacto con la pista como consecuencia de una caída tendrán que estar protegidos por un segundo cárter hecho de un material compuesto como el carbono o el Kevlar®.

En los carters de embrague en seco pueden hacerse agujeros para permitir una refrigeración suplementaria.

La tapadera del piñón de salida de caja puede retirarse.

El añadido de un cárter protector al piñón de salida de caja está autorizado.

02.05.06.30 Transmisión caja de cambios.

Están autorizados los sistemas externos de cambio rápido de velocidades. (Cableado y potenciómetro incluidos).

Todas las relaciones de la caja de cambio pueden modificarse.

Las transmisiones primarias deben mantenerse igual que las homologadas.

Se pueden modificar el piñón de salida de caja, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas.

02.05.06.31 Embrague

El tipo de embrague (en baño de aceite o en seco) y su mando (por cable o hidráulico) deben mantenerse igual que los de la motocicleta homologada.

Todos los discos de embrague pueden reemplazarse.

Los muelles de embrague pueden cambiarse. La campana de embrague puede reforzarse.

Los embragues de origen pueden modificarse con sistema de deslizamiento limitado en la transmisión (tipo antipatinaje).

Pueden ser sustituidos por embragues no originales con sistema de deslizamiento limitado en la transmisión (tipo anti-patinaje).

El empleo de sistemas de ayuda electromecánica o electrohidráulica está prohibido.

02.05.06.32 Encendido-Caja de Control (CDI)

La caja de control de encendido (CDI) puede modificarse o cambiarse.

Pueden añadirse haces eléctricos suplementarios.

Una unidad de control para cambiar la mezcla del carburante puede ser instalada. El corte de los haces eléctricos está autorizado.

02.05.56.33 Generador (Alternador)

El generador (alternador) puede modificarse, retirarse o reemplazarse.

El arranque eléctrico tiene que poner en marcha el motor durante la manifestación y hasta el final del tiempo para presentación de reclamación haya finalizado. El motor debe arrancar y funcionar a partir de que el arranque deja de utilizarse.

02.05.06.34 Sistema de escape.

Los tubos y los silenciadores pueden modificarse o cambiarse. Los catalizadores pueden ser sustituidos o eliminados.

No se autoriza el aislante térmico en ningún componente del sistema de escape.

Por razones de seguridad, los bordes de la(s) salida(s) del escape deben redondearse para evitar los bordes

cortantes.

Sonometría Máxima, Comprobar Tabla de Sonometría

02.05.06.35 Elementos de fijación (Sujeciones diversas)

Los elementos de fijación standard pueden reemplazarse por elementos de fijación de cualquier material y tipo.

Los elementos de fijación en aluminio pueden utilizarse únicamente en lugares que no están en la estructura.

Los elementos de fijación en titanio pueden utilizarse en lugares de la estructura, pero su solidez y el tipo deben ser iguales o superiores a la solidez del elemento de fijación standard al que sustituyen.

Los elementos de fijación especiales en acero pueden utilizarse en lugares de la estructura, pero la solidez y el tipo deben ser iguales o superiores a la solidez del elemento de fijación Standard al que sustituyen.

Los elementos de fijación pueden taladrarse para recibir precintos de seguridad, pero las modificaciones con el objeto de aligeramiento no están autorizadas.

Las sujeciones de carenado pueden cambiarse por sujeciones de tipo rápido.

02.05.07 Los siguientes elementos pueden ser modificados o reemplazados con relación a los montados en la máquina:

Se puede utilizar cualquier tipo de lubricante, líquido de freno o de suspensión.

- Se puede utilizar cualquier tipo de bujías.
- Acabados de pintura y calcomanías de las superficies pintadas.
- Se recomienda que las motocicletas sean equipadas con una luz roja en la parte superior del panel de instrumentos. Esta luz debe encenderse en el evento cuando la presión del aceite disminuya.

02.05.08 Los siguientes elementos pueden retirarse:

- Instrumentos y soportes de instrumentos y cables asociados a los mismos.
- Dispositivos de control de emisión (anti contaminación) en el interior o alrededor de la caja de aire (Sensores O2, dispositivos de inyección de aire).
- Cuenta vueltas.
- Cuenta kilómetros.
- Ventilador de radiador e hilos de alimentación.
- El protector de cadena siempre y cuando no esté incorporado al guardabarros.
- Pernos de los accesorios de la parte trasera del cuadro.

2.05.09.- Los siguientes elementos deben retirarse:

- Los faros delanteros, luz trasera y los intermitentes.
- Retrovisores
- Claxon
- Soporte de la placa de matrícula
- Caja de herramientas.
- Ganchos para el casco y el equipaje
- Reposapiés para el pasajero
- Empuñadura(s) para el pasajero
- Las barras de protección, los caballetes centrales y laterales deben retirarse (los soportes fijos deben mantenerse).

2.05.10.- Los siguientes elementos deben modificarse:

- Las motocicletas deben estar equipadas de un interruptor o botón corta-contacto en estado de funcionamiento situado a un lado u otro del manillar o semi-manillar o brazaletes (llevado en la mano) y que puede parar el motor
- El puño de gas debe volver a su punto inicial por sí solo, cuando el conductor no se apoye (no tenga cogido el puño de gas)
- Las bombas de gasolina eléctricas deben estar equipadas de un corta circuito que funcionará

Campeonato del Mediterráneo 2014

automáticamente, a partir del momento en que la moto se para y se cae. Este corta-circuitos debe desactivar la bomba de gasolina y el sistema de encendido en el margen de un segundo. La puesta fuera de funcionamiento de la bomba de gasolina y del sistema de encendido puede ser controlada en cualquier momento durante la manifestación siguiendo instrucciones del Comisario Técnico.

- Todos los tapones de vaciado/llenado deben estar precintados con cable de precintado. Los tornillos y bulones del (de los) filtro(s) de aceite(s) externo(s) que forman parte del circuito de lubricación de aceite deben estar provistos de un hilo de seguridad.
- Todas las motocicletas de deben estar provistas de un sistema de reciclaje cerrado. Los aspiradores de aceite deben estar conectados y vaciarse en la caja de aire.
- Todas las motocicletas de deben estar provistas de un sistema de reciclaje cerrado. Los aspiradores de aceite deben estar conectados y vaciarse en la caja de aire.
- No se admitirán emisiones directas a la atmósfera.

2.05.11. - Equipamiento(s) suplementario(s).

- Pueden añadirse equipamientos suplementarios que no se encuentren en la motocicleta homologada (por ejemplo, toma de datos, ordenadores,...).
- La instalación de un sistema de transmisión de una señal entre el piloto y su equipo mediante infrarrojos (IR) por razones exclusivas de cronometraje está autorizada.
- La instalación de un sistema GPS para calcular los tiempos y vueltas está permitido.
- La telemetría no está autorizada.
- **Los equipos de grabación de imágenes están totalmente prohibidos. Solo podrán utilizarse cuando la organización lo estime oportuno**

2.05.12.- MOTOCICLETAS PELIGROSAS

Si durante los entrenos o la carrera, un Comisario Técnico constata un defecto a una motocicleta y que este defecto podría constituir un peligro para el resto de pilotos, informará al Jurado. Es de su propia responsabilidad excluir la motocicleta de los entrenos o de la carrera.



Reglamento Técnico

Copa HONDA CBR250R

2014



La Federación Catalana de Motociclismo convoca la **Copa HONDA CBR 250R** que se regirá de acuerdo con la normativa siguiente:

REGLAMENTO TÉCNICO.

Artículo 0. - GENERALIDADES.

Artículo 1. - PARTE CICLO.

Artículo 1.1. - Estribos.

Artículo 1.2. - Horquilla.

Artículo 1.3. - Amortiguador de dirección.

Artículo 1.4. - Amortiguador trasero.

Artículo 1.5. - Manetas.

Artículo 1.6. - Frenos.

Artículo 1.7. - Llantas y neumáticos.

Artículo 1.8. - Peso.

Artículo 1.9. - Chasis.

Artículo 1.10. - Carenados.

Artículo 2. - MOTOR.

Artículo 2.1. - Potencia máxima.

Artículo 2.2. - Alimentación.

Artículo 2.3. - Líquido refrigerante.

Artículo 2.4. - Bujías.

Artículo 2.5. - Cambio.

Artículo 2.6. - Transmisión.

Artículo 2.7. - Escape.

Artículo 2.8. - Encendido.

Artículo 3. -ACCESORIOS Y OTROS.

Artículo 0. - GENERALIDADES.

Sólo se podrá participar en la Copa HONDA CBR 250R con las motos vendidas y suministradas por el concesionario Honda Impala con el Kit HRC y los accesorios suministrados por Project Racing.

Únicamente serán admitidas las motocicletas que el número de chasis y motor correspondan con las suministradas por el concesionario Honda Impala.

No se permite la modificación ni preparación de ninguna pieza que no permanezca tal como la moto se ha vendido de serie, salvo indicado a continuación o publicación de anexo a este reglamento.

Se entiende por original, todas aquellas piezas que la moto homologada llevaba en el momento de su venta por parte del fabricante.

Todo lo que no esté autorizado y precisado en este reglamento está totalmente prohibido.

Artículo 1. - PARTE CICLO.

Artículo 1.1. - Estribos.

Estriberas retrasadas Referencia PJR-CL-012

Artículo 1.2. - Horquilla.

La horquilla debe ser la original de la moto, únicamente están autorizados los cambios y ajustes realizados por Andreani-MHS Iberica.

Tornillos precarga Horquilla Referencia PJR-TP-610

Se permitirá el cambio de muelles específico para el peso del piloto, bajo la supervisión del servicio Andreani-MHS.

Se permite cambiar la densidad de aceite y la cantidad original.

- Muelles horquilla SP ANDMHS CBR25013
- Material opcional: Cartucho horquilla FF ANDMHS CBR25013

Artículo 1.3. - Amortiguador de dirección.

Se puede poner amortiguador de dirección opcional suministrado por ANDREANI / MHS

- Amortiguador dirección SD ANDMHS CBR25013

Artículo 1.4. - Amortiguador trasero.

El suministrado por Andreani-MHS Iberica de la marca Ohlins.

- Amortiguador RR ANDMHS CBR25013

Artículo 1.5. - Manetas.

- Interruptor arranque Referencia HRC 35130-KYJ-R10
- Interruptor cambio mapa y botón shifter Referencia HRC 35150-KYJ-R11
- Interruptor pit-line limitador Referencia HRC 35170-KYJ-R11
- Maneta freno y embrague regulable Referencia PJR-OL- 018
- Puño gas rápido Referencia PJR-NU-046
- Semimanillares Referencia PJR-A37-012

Artículo 1.6. - Frenos.

Sistema de frenos Galfer único homologado para la Copa

- Disco freno delantero Referencia DF079CW
- Juego pastillas freno delantero Referencia FD266G1054P
- Latiguillo freno delantero Referencia FK192CE023
- Disco freno trasero Referencia DF048W
- Juego pastillas freno trasero Referencia FD103G1054P
- Latiguillo trasero Referencia FK192CE023R

Artículo 1.7. - Llantas y neumáticos.

Llantas Originales

Neumáticos, en seco únicamente se permite la utilización de 2 juegos entre entrenos y carreras de un mismo fin de semana.

Modelo para seco:

-
- Modelo delantero: Bridgestone RACING BATTLAX R03 SLICK
- Modelo trasero: Bridgestone RACING BATTLAX R04 SLICK

Modelo para lluvia:

- Modelo delantero: Bridgestone RACING BATTLAX E03Z YEK
- Modelo trasero: Bridgestone RACING BATTLAX E06Z YEK

Artículo 1.8. - Peso.

El peso mínimo del conjunto piloto+moto será de 185kgs.

Se pesarán de oficio los 3 primeros clasificados (moto+piloto) de cada entrenamiento clasificatorio o manga de carrera. El Jurado de la Competición podrá ordenar el pesado de otros participantes a petición del promotor de la Copa o Campeonato.

El incumplimiento de dicho peso mínimo se sancionará como sigue:

1-Entrenamientos cronometrados clasificatorios. Pérdida de sus tiempos de clasificación de esa tanda pasando a ocupar la última plaza de la parrilla de salida. En caso de varios participantes con idéntica sanción se ordenarán en función de la desviación del peso mínimo, siendo el de mayor diferencia quién ocupe la última posición.

2-Mangas de Carrera.

a) Se penalizará al piloto añadiendo a su tiempo total de la manga tantos segundos como vueltas haya completado en esa manga.

b) En caso de reincidencia en la siguiente manga de carrera del mismo evento, se le añadirá a su tiempo total de la segunda manga 1 segundo por cada kilogramo o fracción inferior al peso mínimo, multiplicado por las vueltas que haya completado de la manga en cuestión.

c) La reiteración de sanciones por no llegar al peso mínimo puede conllevar a la exclusión, e incluso a la desclasificación del campeonato.

Artículo 1.9. - Chasis.

No se permite NINGUNA modificación en el chasis de la motocicleta.

En caso de reparación debido a una caída se debe de presentar al comisario técnico para que emita un informe y exista constancia para poder participar en la Copa.

Campeonato del Mediterráneo 2014

En caso necesario la empresa ANDREANI/MHS dispone del servicio por laser para la comprobación del chasis.

Artículo 1.10. - Carenados.

- Conjunto carenado, colin, quilla y soportes Referencia PJR-AN-051

Artículo 2. - MOTOR.

El motor se suministrara precintado, en ningún caso está permitido eliminar los precintos.

- Tornillo llenado y vaciado aceite Referencia PJR-ZE-002

- Tapas carbono motor Referencia PJR-TC-028

Todos los motores serán verificados los precintos durante la verificación técnica de cada carrera. Si por alguna avería se necesita quitar el precinto o sustituir algún elemento será realizada previa autorización y supervisión del técnico de la Federación Catalana de Motociclismo o de Honda Impala.

-Los precintos serán los siguientes:

- Culata, Cilindro , Carter central.

Artículo 2.1. - Potencia máxima.

Potencia máxima: 28CV

La verificación de esta se realizara en cualquier momento de la competición, el banco de pruebas será el asignado por la Federación Catalana de Motociclismo.

El incumplimiento será sancionado de la siguiente manera:

Pérdida de tiempo de entrenos y desclasificación de la carrera. La reincidencia puede llevar a la exclusión del campeonato.

Artículo 2.2. - Alimentación.

Cuerpo de admisión Keihin de 38mm

No está permitido ninguna modificación ni manipulación.

Artículo 2.3. - Líquido refrigerante.

El líquido refrigerante debe ser agua o agua destilada. No se permite ningún otro líquido ni aditivo. Está prohibido el uso de anticongelante.

Artículo 2.4. - Bujías.

Únicamente admitidas las siguientes referencias:

Marca NGK modelo SIMR8A9

MarcaNGK modelo R0045J-10

Artículo 2.5. - Cambio.

Shifter Referencia PJR-ST-074

Artículo 2.6. - Transmisión.

- Referenciapiñones y coronas de transmisión

- Coronas:

Original Honda – 520/38

Diametral–520/40 i 520/36

- Piñones

Original Honda – 520/14

Original Honda - 520/13

Artículo 2.7. - Escape.

Sistema de escape IXIL único homologado para la Copa

- Colector IXIL Referencia KIT6619
- Silencioso IXIL terminal carbono Referencia OU22SS
- Soporte silencioso Referencia SOP6619
- Abrazadera carbono Referencia ABR1C

Ruido.

La sonometría máxima al escape es de 105 db, la verificación puede realizarse en cualquier momento de la prueba. La medida se tomará según método FIM 2 metros MAX.

Artículo 2.8. - Encendido.

- CDI-ECU PGM-FI/IGN HRC Referencia HRC 38770-KYJ-R11
- Instalación eléctrica completa Referencia HRC 32100-KYJ-R10
- indicador rpm máximas Referencia HRC 37564-NX7-003
- Relé arranque Referencia HRC 38500-MCS-G00
- Cable positivo Batería a relé Referencia HRC 32401-KYJ-R10
- Sensor ángulo inclinación Referencia HRC 35161-KYJ-R11

Todos los componentes que conllevan el encendido deben permanecer inalterados y corresponderse al modelo original, la verificación puede realizarse en cualquier momento de la prueba.

Para evitar dudas sobre irregularidades en las instalaciones eléctricas y electrónicas en las encendidas y cuadros indicadores, las instalaciones deben estar en perfecto estado, no deben presentar ningún cable o conector en mal estado, no debe existir ningún cable o conector al aire, y de hacerlo, éste deberá eliminar o en caso de no ser posible, deberá estar precintado para evitar dudas sobre su utilización.

Artículo 3. -ACCESORIOS y OTROS.

- Caballete trasero inoxidable Referencia PJR-CB-019
- Soporte caballete Referencia PJR-SC-058
- Está totalmente prohibido añadir cualquier equipamiento suplementario que no venga con la motocicleta de origen (por ejemplo, toma de datos, telemetría, ordenadores, equipos de grabación, etc.)
- El puño del gas a volver al punto inicial por sí mismo.
- El interruptor de parada debe estar situado en el manillar en perfecto estado de funcionamiento.
- No está permitido retirar ningún elemento que no esté específicamente indicado en el presente reglamento.
- Los tacos de protección de carenado deben ser de nylon redondeado de las puntas y no pueden sobresalir más de 15 mm.
- El depósito de combustible deberán ser rellenados con material retardante del fuego (p. ej. Explosafe ®).
- Sólo será autorizada la utilización de combustible normal sin plomo con un contenido máximo de plomo de 0.005 g / l (sin plomo) y un octanaje máximo MON de 90 y RON de 102, tal como queda reflejado en la normativa RFME sobre carburantes.

La interpretación del presente reglamento es del Comisario Técnico de la prueba y de la Comisión técnica y de velocidad de Federación Catalana de Motociclismo.

Normativa Banco De Potencia 2014

El banco de Potencia estará disponible para que los Técnicos de la Prueba puedan realizar las Verificaciones oportunas al finalizar las tandas de entrenamiento y la carrera. Opcionalmente el Banco está a disposición de cualquier Participante previo pago en el mismo banco de pruebas.

Todo Participante, si es requerido por los Técnicos tiene la obligación de poner la Moto a disposición del Banco de Potencia; en caso contrario quedar **Excluido**

La clasificación de la Motocicleta no será válida hasta que pase las verificaciones por el Banco de Potencia; si no es posible realizar la prueba: **En entrenamientos Perderá el Tiempo y en Carrera quedara Excluido.**

Solo se permitirá el paso de un mecánico para la operación mientras tanto et prohibido el paso de personas en el recinto de pesado, a excepción de los Oficiales i Técnicos de la FCM

Categoria	Potencia
Challenge - 80	22 cv.
PreMoto - 4	25 cv.
Copa Rieju	
Pre - 125	34 cv.
PreMoto - 3	36 cv.
Copa Honda CBR 250 R	28 cv.
Copa Honda 500	
Open 600	
Open 1000	

- **No hay tolerancias, en caso de sobrepasaren un 0,001cv el valor máximo de la Tabla se considerara que sobrepasa la Potencia .**

Se penalizará de la siguiente manera:

- Por exceso en la potencia máxima, pérdida de 1 puesto en la clasificación, de los entrenamientos o de la carrera según corresponda, por cada unidad o fracción de diferencia respecto al límite máximo establecido.
- Las penalizaciones por peso y potencia son independientes y acumulativas.

La verificación de esta se realizara en cualquier momento de la competición, el banco de pruebas será el asignado por la Federación Catalana de Motociclismo.

Normativa Dorsales

CATEGORIA	Fondo / DORSAL
Challenge 80cc.	Negro
Pre Moto 4	Blanco
Copa Rieju	Negro
Pre-125	Rojo
Pre-Moto3	Blanco
Copa Honda CBR	Rojo
Ch. Champions 500	
Open 600	Azul
Open 1000	Negro

El número delantero debe estar colocado en el centro del frontal del carenado o en el lado donde esté situado el cronometraje oficial.

Los números traseros o laterales, no serán obligatorios. De colocarse, deberán regir las mismas normas que para el delantero.

Las medidas de los números serán: 140mm x 25mm mínimo. Los números del 1 al 9 podrán ser más anchos. Sólo se podrán utilizar los dorsales del 1 al 99.

El fondo debe ser una única área, que proporcione un espacio alrededor del número de al menos 25 mm.

En caso de disputa sobre la legibilidad del/los número/s, la decisión corresponde al Jurado de la prueba.

NORMATIVA PESOS

Challenge 80cc	72 kg.	118 kg motocicleta + piloto
Pre-Moto 4	80 kg.	122 kg motocicleta + piloto
Copa Rieju	A determinar	A determinar
Pre -125	80 kg.	128 kg motocicleta + piloto
Pre-Moto 3	85 kg.	138 kg motocicleta + piloto
Copa Honda CBR		185 kg motocicleta + piloto
Chagenge Champions 500	A determinar	A determinar
Open 600	160 kg.	
Open 1000	170 kg.	

-No hay tolerancias

Se pesarán de oficio los 3 primeros clasificados (Moto ò Moto+piloto) de cada entrenamiento clasificatorio o manga de carrera. El Jurado de la Competición podrá ordenar el pesado de otros participantes. En las copas monomarcas se consensuará con el promotor de la Copa.

- Se penalizará de la siguiente manera:

Por defecto en el peso mínimo, pérdida de 1 puesto en la clasificación, de los entrenamientos o de la carrera según corresponda, por cada unidad o fracción de diferencia respecto a los límites mínimos establecidos.

- Las penalizaciones por peso y potencial son independientes y acumulativas.

-El peso verificado será el total del piloto con todo el equipamiento y protecciones más el peso de la motocicleta, incluyendo depósito de carburante, combustible, agua y otros líquidos, además de cualquier elemento complementario fijado a la motocicleta, como el emisor de cronometraje, cámara, equipamiento telemétrico, etc ..

Durante los entrenamientos se podrán efectuar controles de peso aleatorios en la zona designada por el Jefe de los Comisarios Técnicos, así como al final de la carrera.

Al finalizar los entrenamientos y la carrera el Piloto no está permitido de beber o realizar cualquier operación que pueda ser suspicaz de aumentar el peso, en la motocicleta no se podrá realizar ninguna operación, hasta depositarla en el parque cerrado y haberse asegurado de que no corresponde realizar el control de peso.

Tabla Sonometría

Categoría	Db/A	RPM.
Challenge-80	98 (+2db/A)	6000
Pre-Moto 4	105 (+3db/A)	5000
Copa Rieju		
Pre-125	98 (+2db/A)	6500
Pre-Moto 3	105 (+3db/A)	5000
Copa Honda CBR 250 R	105	
Challenge Champions 500		
Open 600	107 (+ 3db/A)	

Cilindrada	1 Cilindro	2 Cilindros	3 Cilindros	4 Cilindros
600 cc.	5000 rpm.	5500 rpm.	6500 rpm.	7000 rpm.
750 cc.	5000 rpm.	55000 rpm.		

Open 1000		107 (+ 3db/A)		
Cilindrada	1 Cilindro	2 Cilindros	3 Cilindros	4 Cilindros
750 cc.	4500 rpm.	5000 rpm.	5000 rpm.	5500 rpm.
1000 cc.	5000 rpm.	5500 rpm.	5500 rpm.	6000 rpm.

- Solo se permitirá la Tolerancia (+ db/A) en la comprobación de final de carrera, en el resto de comprobaciones la tolerancia es (+ 0db/A)