



Reglamento Técnico
Campeonato del Mediterráneo
y
Catalunya de Velocidad
2017



Open 1000

INTRODUCCIÓN

Las motocicletas destinadas al Campeonato del Mediterráneo y Catalunya Open 1000 se basan en las motocicletas de producción reciente o actual y disponible en el mercado a través de las redes de venta habituales del fabricante.

2.05. ESPECIFICACIONES

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

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

Las motocicletas 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 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 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.

2.05.02. PESOS MÍNIMOS

-Normativa de pesos

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 Federación durante las verificaciones preliminares

2.05.03. NÚMEROS Y FONDOS.

Normativa de Dorsales

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 LA MOTOCICLETA.

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.

El subchasis o parte trasera del chasis puede ser cambiado o modificado, pero el tipo de material debe mantenerse como el homologado, o de un material de peso específico mayor.

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 del carenado 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: 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.

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. (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.

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 conjunto director de la suspensión posterior (articulaciones, bieletas, etc.) debe mantenerse igual que el 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 si no, no puedes estar homologado para las competiciones FIM.

El o los amortiguadores de la suspensión posterior pueden cambiarse.

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

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.

2.05.06.07 NEUMÁTICOS.

Los neumáticos pueden ser reemplazados no teniendo que respetar ni la marca, ni el tipo de los utilizados por el fabricante para la motocicleta homologada, Se autoriza la utilización de slick.

2.05.06.08 REPOSA PIES 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 reposa pie 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 delanteros deben ser 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.

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

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

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

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

El guardabarros posterior existente bajo el sillín puede retirarse.

Todos los bordes expuestos (vivos) deben redondearse.

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 mantenerse igual que 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 pueden cambiarse.

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 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 mantenerse igual que 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 EPROM (ordenador electrónico de programación, también llamado chip EPROM) puede ser cambiado.

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 (quickconnectors).

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. 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.

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.

Los piñones 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).

Las tapas laterales pueden ser alteradas, modificadas o reemplazadas. Si se alteran o modifican, la cubierta debe tener al menos la misma resistencia de impacto que la original. Si se reemplaza, la cubierta debe estar fabricada en el mismo material o con un mayor peso específico y el peso total de la cubierta no debe ser menor que la original.

Todos los carters que contengan aceite y que puedan entrar en contacto con la pista como consecuencia de una caída, deben estar protegidos por una segunda tapa metálica: aleación de aluminio, acero inoxidable, acero, titanio: las tapas de fibra de carbono no están permitidas.

La tapa secundaria debe cubrir un mínimo de 1/3 de la tapa original. No debe tener superficies cortantes que puedan dañar la superficie de la pista.

Placas o barras de protección para las caídas hechas de aluminio o hierro también está permitidas.

Todos estos dispositivos deben estar diseñados para resistir choques repentinos, abrasiones y daños de caída. Las tapas aprobadas por la FIM se permiten sin distinción de su material o dimensiones.

Estas tapas deben atornilladas de forma segura con un mínimo de tres (3) tornillos de los que sujetan la tapa original al carter.

El Director Técnico de la Federación tiene la potestad para rechazar cualquier tapa que no satisfaga estos propósitos de seguridad.

2.05.06.30. 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.

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 anti-patinaje).

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.

Normativa de Sonometría

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.

2.05.06.35. ELEMENTOS DE FIJACIÓN (sujeciones diversas).

Los elementos de fijación estándar 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 estándar 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 y capuchones 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 kilómetros.

Ventilador de radiador e hilos de alimentación.

El protector de cadena siempre y cuando no esté incorporado al guardabarros. (Excepto el protector del piñón)

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

Reposa pies 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 brazalet (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 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.

Luz trasera de seguridad.

Todas las motocicletas DEBEN tener una luz roja en funcionamiento en la parte trasera del asiento, para ser usada durante las carreras en mojado o en las de baja condiciones de visibilidad.

La luz trasera de seguridad debe cumplir con lo siguiente:

- La dirección de la luz debe ser paralela a la línea central de la motocicleta (dirección de marcha) y debe ser claramente visible desde detrás, al menos 15 grados desde la izquierda o derecha de la línea central de la motocicleta.
- Será fijada de manera segura en la parte final del asiento/carenado y aproximadamente en la línea central de la motocicleta. En caso de disputa sobre la posición del montaje o la visibilidad de la luz trasera de seguridad la decisión del Director Técnico de la Federación será final.
- La potencia/luminosidad debe ser equivalente a 10-15W (incandescente) o 0,8-5W (led).
- La luz debe poder ser encendida y apagada.

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.

Los equipos de grabación de imágenes están totalmente prohibidos. Solo podrán utilizarse cuando la organización lo estime

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.

Cualquier modificación que surja, será notificada con anterioridad a los interesados

Open 600

INTRODUCCIÓN

Las motocicletas destinadas Campeonato del Mediterráneo y Catalunya Open 600 se basan en las motocicletas de producción reciente o actual y disponible en el mercado a través de las redes de venta habituales del fabricante.

2.05. ESPECIFICACIONES

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

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

Las motocicletas 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 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.

2.05.2. PESOS MÍNIMOS

• Normativa de pesos

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 Federación durante las verificaciones preliminares.

2.05.03. NÚMEROS Y FONDOS.

Anexo Normativa de Dorsales

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 LA MOTOCICLETA.

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.

El subchasis o parte trasera del chasis puede ser cambiado o modificado, pero el tipo de material debe mantenerse como el homologado, o de un material de peso específico mayor.

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 del carenado 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: 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.

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. (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.

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 conjunto director de la suspensión posterior (articulaciones, bieletas, etc.) debe mantenerse igual que el 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 si no, no puedes estar homologado para las competiciones FIM.

El o los amortiguadores de la suspensión posterior pueden cambiarse.

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.

Los neumáticos pueden ser reemplazados no teniendo que respetar ni la marca, ni el tipo de los utilizados por el fabricante para la motocicleta homologada, Se autoriza la utilización de slick.

2.05.06.08 REPOSA PIES 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 reposa pie 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 delanteros deben ser 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.

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

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

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

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

El guardabarros posterior existente bajo el sillín puede retirarse.

Todos los bordes expuestos (vivos) deben redondearse.

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 mantenerse igual que 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 pueden cambiarse.

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 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 mantenerse igual que 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 EPROM (ordenador electrónico de programación, también llamado chip EPROM) puede ser cambiado.

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 (quickconnectors).

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.

Los piñones 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).

Las tapas laterales pueden ser alteradas, modificadas o reemplazadas. Si se alteran o modifican, la cubierta debe tener al menos la misma resistencia de impacto que la original. Si se reemplaza, la cubierta debe estar fabricada en el mismo material o con un mayor peso específico y el peso total de la cubierta no debe ser menor que la original.

Todos los carters que contengan aceite y que puedan entrar en contacto con la pista como consecuencia de una caída, deben estar protegidos por una segunda tapa metálica: aleación de aluminio, acero inoxidable, acero, titanio: las tapas de fibra de carbono no están permitidas.

La tapa secundaria debe cubrir un mínimo de 1/3 de la tapa original. No debe tener superficies cortantes que puedan dañar la superficie de la pista.

Placas o barras de protección para las caídas hechas de aluminio o hierro también está permitidas.

Todos estos dispositivos deben estar diseñados para resistir choques repentinos, abrasiones y daños de caída. Las tapas aprobadas por la FIM se permiten sin distinción de su material o dimensiones.

Estas tapas deben estar atornilladas de forma segura con un mínimo de tres (3) tornillos de los que sujetan la tapa original al carter.

El Director Técnico de la Federación tiene la potestad para rechazar cualquier tapa que no satisfaga estos propósitos de seguridad.

2.05.06.30. TRANSMISIÓN CAJA DE CAMBIOS.

Todas las relaciones de la caja de cambio pueden modificarse. El número de marchas debe 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 anti-patinaje).

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.

Normativa Sonometría

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.

2.05.06.35. ELEMENTOS DE FIJACIÓN (sujeciones diversas).

Los elementos de fijación estándar 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 estándar 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 y capuchones 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 kilómetros.

Ventilador de radiador e hilos de alimentación.

El protector de cadena siempre y cuando no esté incorporado al guardabarros. (Excepto el protector del piñón)

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

Reposa pies 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 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.

Luz trasera de seguridad.

Todas las motocicletas DEBEN tener una luz roja en funcionamiento en la parte trasera del asiento, para ser usada durante las carreras en mojado o en las de baja condiciones de visibilidad.

La luz trasera de seguridad debe cumplir con lo siguiente:

- **La dirección de la luz debe ser paralela a la línea central de la motocicleta (dirección de marcha) y debe ser claramente visible desde detrás, al menos 15 grados desde la izquierda o derecha de la línea central de la motocicleta.**
- **Será fijada de manera segura en la parte final del asiento/carenado y aproximadamente en la línea central de la motocicleta. En caso de disputa sobre la posición del montaje o la visibilidad de la luz trasera de seguridad la decisión del Director Técnico de la Federación será final.**
- **La potencia/luminosidad debe ser equivalente a 10-15W (incandescente) o 0,8-5W (led).**
- **La luz debe poder ser encendida y apagada.**

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.

Los equipos de grabación de imágenes están totalmente prohibidos. Solo podrán utilizarse cuando la organización lo estime

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.

Cualquier modificación que surja, será notificada con anterioridad a los interesados



Reglamento Técnico
Copa Honda CBR 300R
2017

La Federación Catalana de Motociclismo convoca la **Copa HONDA CBR 300R** 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 2.0 - 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 3.0-ACCESORIOS Y OTROS.

Artículo 0. - GENERALIDADES.

Sólo se podrá participar en la Copa HONDA CBR 300R 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.

Estribos retrasados: Referencia: "El entregado con la Moto"

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: "El entregado con la Moto"

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 Referencia: "El entregado con la Moto"
- Material opcional: Cartucho horquilla Referencia: "El entregado con la Moto"

Artículo 1.3. - Amortiguador de dirección.

Se puede poner amortiguador de dirección opcional suministrado por ANDREANI / MHS - Amortiguador dirección Referencia: "El entregado con la Moto"

Artículo 1.4. - Amortiguador trasero.

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

- Amortiguador Referencia: "El entregado con la Moto"

Artículo 1.5. - Manetas.

- Interruptor arranque Referencia: "El entregado con la Moto"
- Interruptor cambio mapa y botón shifter Referencia: "El entregado con la Moto"
- Interruptor pit-line limitador Referencia: "El entregado con la Moto"
- Maneta freno y embrague regulable Referencia: "El entregado con la Moto"
- Puño gas rápido Referencia: "El entregado con la Moto"
- Semimanillares Referencia: "El entregado con la Moto"

Artículo 1.6 - Frenos.

Sistema de Frenos Galfer único homologado para la Copa

- Disco freno delantero Referencia: "El entregado con la Moto"
- Juego Pastillas freno delantero Referencia: "El entregado con la Moto"
- Latiguillo freno delantero Referencia: "El entregado con la Moto"
- Disco freno trasero Referencia: "El entregado con la Moto"
- Juego pastillas trasero Referencia: "El entregado con la Moto"
- Latiguillo trasero Referencia: "El entregado con la Moto"

Artículo 1.7 - Llantas y neumáticos. (Copa Honda CBR 300 R y Challenge Honda CBR 250 R)

Artículo 3 (Copa Rieju RS3)

Llantas originales,

Neumáticos, en seco únicamente se permite la utilización de 2 juegos "nuevos o usados" entre entreno i carrera de un mismo fin de semana, serán marcados **obligatoriamente** con unos Sticks (adhesivos), que se entregarán en las verificaciones técnicas, no hacer uso de los mismos conllevará la pérdida de los tiempos en entrenos o la exclusión de la carrera. El responsable de su buen uso es el piloto.

Modelo para seco:

- Modelo delantero: Pirelli: Slick 100/70R17 - SC1
- Modelo trasero: Pirelli: Slick 115/70R17 - SC1; SC2

Modelo para lluvia

- Modelo delantero: Pirelli: Diablo Rain 100/70R17 - SCR1
- Modelo trasero: Pirelli: Diablo Rain 125/70R17 - SCR1

Artículo 1.8 - Peso.

- 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.

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

Artículo 1.10. - Carenados.

- Entregado por el Promotor

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:

Tabla Normativa Banco de Potencia

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.

Artículo 2.2. - Alimentación. Cuerpo de admisión: Original de la Moto, sin ningún tipo de modificación

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

Marca NGK modelo R0045J-10

Artículo 2.5. - Cambio.

Shifter Referencia PJR-ST-074

Artículo 2.6. - Transmisión.

- proporcionado por el promotor medidas y marca

Piñón

520: 13 dientes

520:14 dientes

520: 15

dientes

Coronas

520 : 35 dientes

520 : 36 dientes

520: 37 dientes

520 : 38 dientes

520 : 39 dientes

Artículo 2.7 - Escape.

Sistema de escape IXIL único homologado para la Copa

- Colector IXIL
- Silencioso IXIL terminal carbono
- Soporte silencioso
- Abrazadera carbono

--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: "El entregado con la Moto" |
| - Instalación eléctrica completa | Referencia: "El entregado con la Moto" |
| - indicador rpm máximas | Referencia: "El entregado con la Moto" |
| - Relé arranque | Referencia: "El entregado con la Moto" |
| - Cable positivo batería a relé | Referencia: "El entregado con la Moto" |
| - Sensor ángulo inclinado | Referencia: "El entregado con la Moto" |

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

- Soporte caballete

Referencia "El entregado con la Moto"

Referencia "El entregado con la Moto"

Artículo 3. –ACCESORIOS y OTROS.- Caballete trasero inoxidable

- Soporte caballete

Referencia "El entregado con la Moto"

Referencia "El entregado con la Moto"

- 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 ®).

Luz trasera de seguridad.

Todas las motocicletas DEBEN tener una luz roja en funcionamiento en la parte trasera del asiento, para ser usada durante las carreras en mojado o en las de baja condiciones de visibilidad.

La luz trasera de seguridad debe cumplir con lo siguiente:

- La dirección de la luz debe ser paralela a la línea central de la motocicleta (dirección de marcha) y debe ser claramente visible desde detrás, al menos 15 grados desde la izquierda o derecha de la línea central de la motocicleta.
- Será fijada de manera segura en la parte final del asiento/carenado y aproximadamente en la línea central de la motocicleta. En caso de disputa sobre la posición del montaje o la visibilidad de la luz trasera de seguridad la decisión del Director Técnico de la Federación será final.
- La potencia/luminosidad debe ser equivalente a 10-15W (incandescente) o 0,8-5W (led).
- La luz debe poder ser encendida y apagada.

- 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

REGLAMENTO DE IMAGEN DE LA COPA HONDA CBR 300R 2017

Todos los participantes de la Copa Honda CBR300R y de la Copa Honda CBR300R, están obligados a cumplir los siguientes requisitos.

○ **Pilotos:**

- Durante los días de la competición, los pilotos deberán hacer uso del uniforme de la Copa y cualquier otro elemento de imagen entregado por la organización.
- No se autoriza el uso de publicidad, ropa ni material promocional de otras marcas de motocicletas que no sean Honda o que puedan ser competencia de alguno de los colaboradores o patrocinadores de la Copa
- El equipamiento del piloto, formado por casco, mono, guantes y botas debe presentar buen estado. Un excesivo deterioro o daño de cualquiera de estos componentes comportará la aplicación de una sanción.
- No se permite el uso de la imagen Honda ni de los patrocinadores de la Copa que no sea el autorizado o proporcionado por la organización.

○ **Boxes:**

- El espacio en los boxes será el asignado por la organización tratando que sea lo más equitativo posible
- No se permite la creación de espacios reservados con paneles, cintas, ni con cualquier otro elemento.
- En todo momento se mantendrá un estricto orden y limpieza del área asignada en el box.
- No está autorizado el uso de elementos publicitarios o promocionales contrarios a los intereses de la Copa.
- El personal de apoyo de los pilotos (mecánico, familiar...etc) no podrá tener acceso al box ni al pit lane si viste ropa o material promocional de otras marcas que no sean Honda.
- Es de obligado uso cualquier material publicitario suministrado por parte de la organización, lubricantes, adhesivos, paraguas, etc.
- No se permite el uso de la imagen Honda ni de los patrocinadores de la Copa que no sea el autorizado o proporcionado por la organización.
- **Se recuerda que los boxes no son un camping, por lo tanto durante todas las horas que dure la competición, su interior no será el espacio adecuado para hacer comidas, etc., para esas necesidades ya existe el Paddock,**

○ **Motocicletas:**

- No se autoriza ningún tipo de alteración de la imagen de las motocicletas que no esté incluido en este documento.
- Los únicos espacios autorizados para incorporar patrocinadores personales, serán los especificados en este documento.
- No está autorizado el empleo de componentes o piezas que no sean las originales. Cualquier necesidad al respecto debe ser previamente aprobada por la organización.
- No está permitido la eliminación de ningún componente original, incluida la tornillería.
- La motocicleta debe estar limpia en todo momento y en buen estado de conservación. En caso de caída, la organización determinará las mínimas actuaciones a llevar a cabo para volver a salir a pista.

- Los responsables de la Copa Honda pueden requerir la sustitución de componentes dañados que puedan afectar a la seguridad o a la imagen de la competición. Si estos no son sustituidos o reparados antes de la siguiente salida a pista, se aplicarán las sanciones incluidas en este documento.
- Los dorsales sólo podrán ser los proporcionados en forma y tamaño proporcionados por la organización.
- La organización se reserva el derecho de incorporar los cambios de imagen que considere oportunos así como la inclusión de patrocinadores de la Copa.
- **Sanciones:**

En caso de incumplir con los requerimientos de imagen.

Número de amonestaciones acumuladas	Sanción relacionada
1	Ninguna
2	Pérdida de 1 puesto en la clasificación de carrera.
3	Pérdida de 2 puestos en la clasificación de carrera.
4	Pérdida de 5 puestos en la clasificación de carrera.
5	Pérdida de 5 puestos en la clasificación general.
6	Prohibición de tomar parte en entrenos clasificatorios ni en competición.

- **Espacios publicitarios disponibles**





Reglamento Técnico



Copa Rieju RS3 2017

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

Reglamento Técnico.

Artículo 0. Generalidades

Artículo 1. Parte Ciclo

Artículo 2. Motor

Artículo 3. Llantas y Neumáticos

Artículo 4. Accesorios y otros

Artículo 0. Generalidad

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 19 cv

Artículo 3. Llantas y neumáticos.

Llantas originales,

Neumáticos, en seco únicamente se permite la utilización de 2 juegos "nuevos o usados" entre entreno i carrera de un mismo fin de semana, serán marcados **obligatoriamente** con unos Sticks (adhesivos), que se entregarán en las verificaciones técnicas, no hacer uso de los mismos conllevará la pérdida de los tiempos en entrenos o la exclusión de la carrera. El responsable de su buen uso es el piloto.

Modelo para seco:

-Modelo delantero:

Pirelli: Slick 100/70R17 - SC1

-Modelo trasero:

Pirelli: Slick 115/70R17 - SC1; SC2

Modelo para lluvia

-Modelo delantero:

Pirelli: Diablo Rain 100/70R17 - SCR1

-Modelo trasero:

Pirelli: Diablo Rain 125/70R17 - SCR1

Artículo 4. 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.

- Luz trasera de seguridad.

Todas las motocicletas DEBEN tener una luz roja en funcionamiento en la parte trasera del asiento, para ser usada durante las carreras en mojado o en las de baja condiciones de visibilidad.

La luz trasera de seguridad debe cumplir con lo siguiente:

- **La dirección de la luz debe ser paralela a la línea central de la motocicleta (dirección de marcha) y debe ser claramente visible desde detrás, al menos 15 grados desde la izquierda o derecha de la línea central de la motocicleta.**
- **Será fijada de manera segura en la parte final del asiento/carenado y aproximadamente en la línea central de la motocicleta. En caso de disputa sobre la posición del montaje o la visibilidad de la luz trasera de seguridad la decisión del Director Técnico de la Federación será final.**
- **La potencia/luminosidad debe ser equivalente a 10-15W (incandescente) o 0,8-5W (led).**
- **La luz debe poder ser encendida y apagada.**

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

REGLAMENTO DE IMAGEN DE LA COPA RIEJU 2017

Todos los participantes de la Copa Rieju RS3, están obligados a cumplir los siguientes requisitos.

- **Pilotos:**
 - Durante los días de la competición, los pilotos deberán hacer uso del uniforme de la Copa y cualquier otro elemento de imagen entregado por la organización.
 - No se autoriza el uso de publicidad, ropa ni material promocional de otras marcas de motocicletas que no sean Rieju o que puedan ser competencia de alguno de los colaboradores o patrocinadores de la Copa
 - El equipamiento del piloto, formado por casco, mono, guantes y botas debe presentar buen estado. Un excesivo deterioro o daño de cualquiera de estos componentes comportará la aplicación de una sanción.
 - No se permite el uso de la imagen Rieju ni de los patrocinadores de la Copa que no sea el autorizado o proporcionado por la organización.
- **Boxes:**
 - El espacio en los boxes será el asignado por la organización tratando que sea lo más equitativo posible
 - No se permite la creación de espacios reservados con paneles, cintas, ni con cualquier otro elemento.
 - En todo momento se mantendrá un estricto orden y limpieza del área asignada en el box.
 - No está autorizado el uso de elementos publicitarios o promocionales contrarios a los intereses de la Copa.
 - El personal de apoyo de los pilotos (mecánico, familiar....etc) no podrá tener acceso al box ni al pit lane si viste ropa o material promocional de otras marcas que no sean Rieju.
 - Es de obligado uso cualquier material publicitario suministrado por parte de la organización, lubricantes, adhesivos, paraguas, etc.
 - No se permite el uso de la imagen Rieju ni de los patrocinadores de la Copa que no sea el autorizado o proporcionado por la organización.
 - **Se recuerda que los boxes no son un camping, por lo tanto durante todas las horas que dure la competición, su interior no será el espacio adecuado para hacer comidas, etc., para esas necesidades ya existe el Paddock,**
- **Motocicletas:**
 - No se autoriza ningún tipo de alteración de la imagen de las motocicletas que no esté incluido en este documento.
 - Los únicos espacios autorizados para incorporar patrocinadores personales, serán los especificados en este documento.
 - No está autorizado el empleo de componentes o piezas que no sean las originales. Cualquier necesidad al respecto debe ser previamente aprobada por la organización.
 - No está permitido la eliminación de ningún componente original, incluida la tornillería.
 - La motocicleta debe estar limpia en todo momento y en buen estado de conservación. En caso de caída, la organización determinará las mínimas actuaciones a llevar a cabo para volver a salir a pista.
 - Los responsables de la Copa Rieju pueden requerir la sustitución de componentes dañados que puedan afectar a la seguridad o a la imagen de la competición. Si estos no son sustituidos o reparados antes de la siguiente salida a pista, se aplicarán las sanciones incluidas en este documento.

- Los dorsales Deberán ser acordes al Anexo “Normativa de Dorsales” en el R. Técnico del CMV.
No se permitirán números con dibujos extraños
- La organización se reserva el derecho de incorporar los cambios de imagen que considere oportunos así como la inclusión de patrocinadores de la Copa.

Sanciones:

En caso de incumplir con los requerimientos de imagen.

Número de amonestaciones acumuladas	Sanción relacionada
1	Ninguna
2	Pérdida de 1 puesto en la clasificación de carrera.
3	Pérdida de 2 puestos en la clasificación de carrera.
4	Pérdida de 5 puestos en la clasificación de carrera.
5	Pérdida de 5 puestos en la clasificación general.
6	Prohibición de tomar parte en entrenos clasificatorios ni en competición.

○ Espacios publicitarios disponibles



gràfictres
Albert Tura / 609 405 911

- ZONAS DONDE PUEDE UBICAR LA PUBLICIDAD DE SUS SPONSORS, DORSALES, ETC. DEBERÁ RESPETAR UN MÍNIMO DE CALIDAD ESTÉTICA Y DE ACABADOS.
- ESTAS ZONAS DEBEN QUEDAR LIBRES DE PUBLICIDAD A EXCEPCIÓN DE LA OBLIGADA POR LA ORGANIZACIÓN. LA PUBLICIDAD COMÚN, REPRODUCIDA EN ESTE FOTOMONTAJE, DEBE ESTAR COMPLETAMENTE IMPOLUTA Y DEBERÁ SUBSTITUIRSE EN CASO DE DETERIORO POR CAIDA.

Los únicos espacios disponibles son los delimitados:

La organización de la Copa se compromete entregar el recambio, los componentes o los vinilos necesarios para garantizar el perfecto funcionamiento, imagen y mantenimiento de las motocicletas en cada una de las carreras previstas en el calendario.

En cualquier caso no se podrá garantizar la entrega en carrera si no son solicitados con un mínimo de 2 semanas previas a la competición.

Normativa

Banco De Potencia

2017

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, a excepción de los Oficiales i Técnicos de la FCM

Categoría	Potencia
Copa Rieju	19 cv.
Copa Honda CBR 300R	31 cv.
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 2017

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: 160mm x 80mm x 25mm.

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.

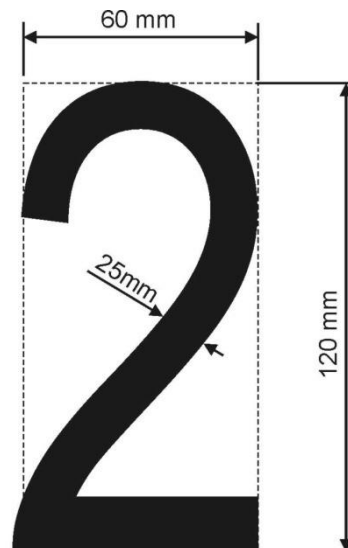
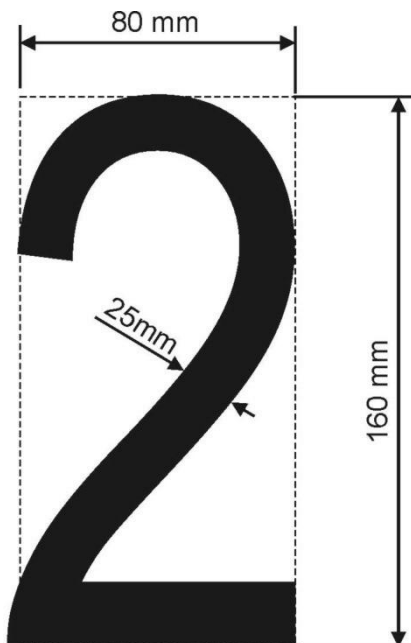
Los números traseros o laterales tendrán las siguientes dimensiones: 120mm x 70mm x 25mm. El espacio mínimo entre números será de 10 mm.

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.

Categoría	Fondo	Dorsal
Copa Rieju RS3		
Copa Honda CBR 300R		
Open 600		
Open 1000		



NORMATIVA PESOS 2017

Copa Rieju	95 kg.	
Copa Honda CBR 300R		185 kg motocicleta + piloto
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 mono marcas 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 2017

Categoría	Db/A	RPM.
Copa Honda CBR 300 R	???	???
Copa Rieju	105 (+3db/A)	???

Open 600	107 (+ 3db/A)
----------	---------------

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

--Normativa de Cascos

https://fedemoto.info/ImgFCK/file/2016/Carburantes_Cascos/Normativa_Cascos2016_RFME.pdf