

REGLAMENTO TÉCNICO

PROMORACC GP2



ÍNDICE

1.	CHASIS	2
1.1.	SEMIMANILLAR	2
1.2.	PALANCA DE CAMBIO INVERTIDO Y ESTRIBERAS	
1.3.	QUICK-SHIFTER:	3
2.	SUSPENSIONES	4
2.1.	AMORTIGUADOR TRASERO	4
2.2.	MODIFICACIÓN DE ALTURA DE MOTOCICLETA	5
2.3.	KIT DE PRECARGA DEL MUELLE AJUSTABLE DE HORQUILLA DELANTERA	5
2.4.	TOPE DE HORQUILLA	6
2.5.	CÁMARA DE AIRE...	7
2.6.	ALTURA DE BARRAS	8
2.7.	REGLAJE Y AJUSTE DE CHASIS, SAG	9
3.	CARBURACIÓN	10
3.1.	STARTER- ARRANQUE DEL MOTOR	10
4.	MOTOR	11
4.1.	TIPO ACEITE DE MOTOR Y CANTIDAD	11
4.2.	CONTROL DE NIVEL DE ACEITE	11
4.3.	REGLAJE DE VÁLVULAS	12
4.4.	EMBRAGUE	12
4.5.	EMBRAGUE ANTIRREBOTE	13
4.6.	PRECINTO ANTIMANIPULACION	13
5.	TRANSMISIÓN	14
5.1.	LUBRICACIÓN DE LA CADENA	14
5.2.	COMPROBACION DE LA TENSION DE LA CADENA	14
5.3.	AJUSTE DE TENSION DE LA CADENA	15
6.	CONTROL DE LÍQUIDO DE FRENO	16
7.	MANTENIMIENTO PERIÓDICO	17
8.	PROCEDIMIENTO DESPUÉS DE CAÍDA	19
8.1.	CARENADOS	18
8.2.	SEMIMANILLARES	19
8.3.	ESTRIBERAS	20
8.4.	RUEDAS	20
9.	ASISTENCIA EN EL CIRCUITO	21
9.1.	DESARROLLOS RECOMENDADOS PARA CADA CIRCUITO	22
9.2.	TABLA DE RELACIÓN DE PIÑÓN/CORONA	23
9.3.	TABLA PRESIÓN NEUMÁTICOS	24
9.4.	PARES DE APRIETE	24

1. CHASIS

1.1 SEMIMANILLAR:

Fijación del medio manillar:

- Aflojar el tornillo de la brida del semimanillar y el tornillo superior (mostrados en la imagen)
- Rotarlo hasta obtener la posición ideal para la comodidad del piloto.
- Apretar el tornillo guía del semimanillar indicado por la flecha blanca.
- Apretar el tornillo de sujeción de la brida del semimanillar (flecha verde) (par de apriete máx. 22 Nm)
- Repetir las operaciones para el otro semimanillar.

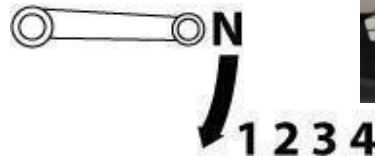


1.2 PALANCA DE CAMBIO INVERTIDO Y ESTRIBERAS:

-La posición de la palanca se puede ver en la fotografía. La palanca de cambio está instalada en el lado izquierdo del motor.

-El punto muerto se encuentra en el tope superior y el resto accionando la palanca hacia abajo.

-La puntera de la palanca permite regulación mediante excéntrica para ajustar a la longitud del pie del piloto.



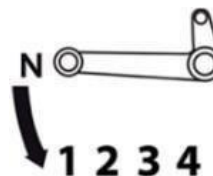
Cambio con reenvío:

-La posición de la palanca se regula mediante la varilla roscada, y el estriado del eje del cambio del motor. La puntera de cambio tiene 3 posiciones para ajustar la longitud del pie del piloto.

Palanca de cambio invertida



ADVERTENCIA. Por motivos de seguridad se recomienda que haya un mínimo de 6 hilos de rosca dentro de la rótula.



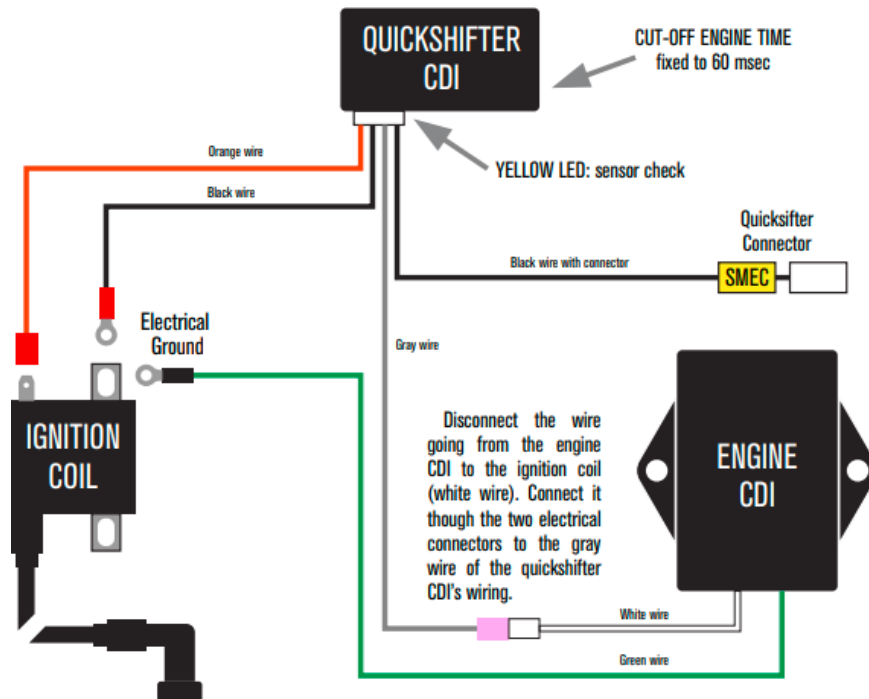
ADVERTENCIA. Por motivos de seguridad el tope de nilón que se encuentra en la estribera se recomienda que este en perfecto estado.



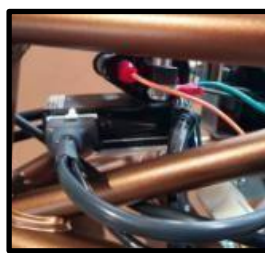
ADVERTENCIA. Por motivos de seguridad el tope de nilón que se encuentra en la estribera se recomienda que este en perfecto estado.

-Las estriberas permiten regulación en altura. Esta puede ser en posición media, inferior o superior.

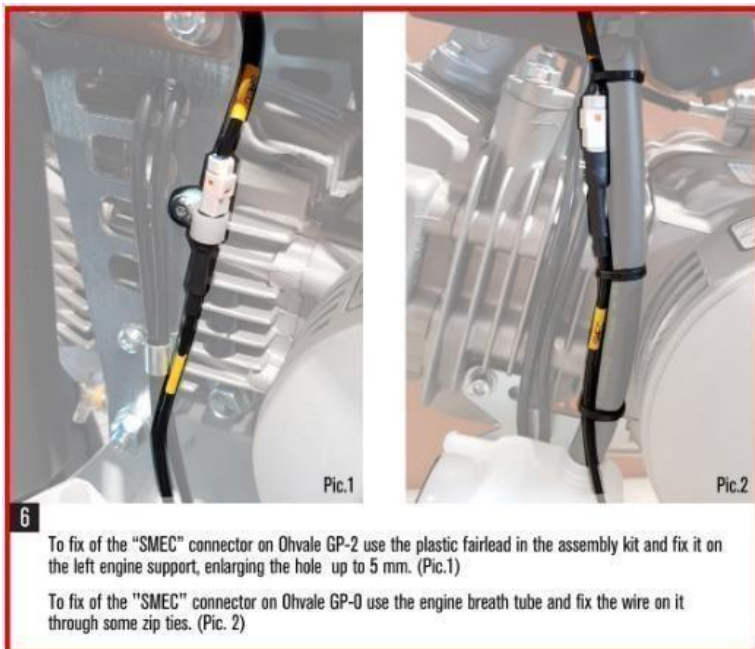
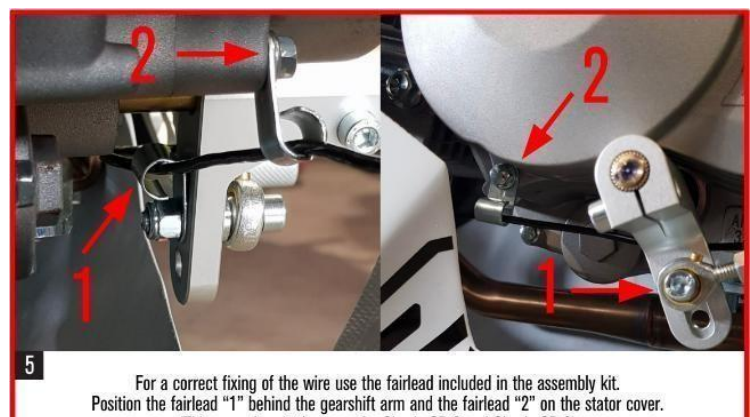
1.3 QUICK-SHIFTER:



ESQUEMA ELECTRICO INSTALACIÓN QUICK SHIFTER



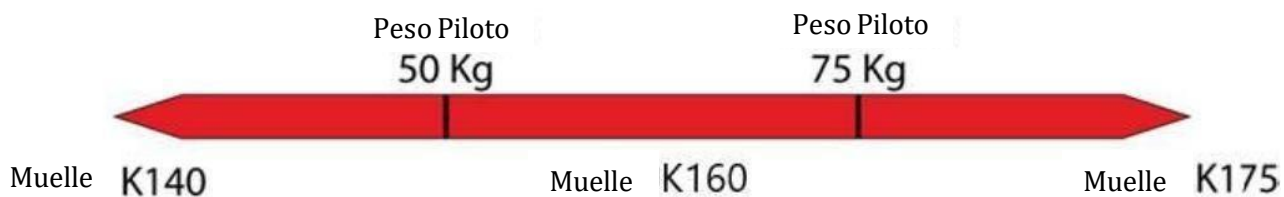
Instalación de la U.C



2. SUSPENSIONES

2.1 AMORTIGUADOR TRASERO:

El amortiguador trasero es ajustable en precarga del muelle e hidráulico de compresión y extensión.

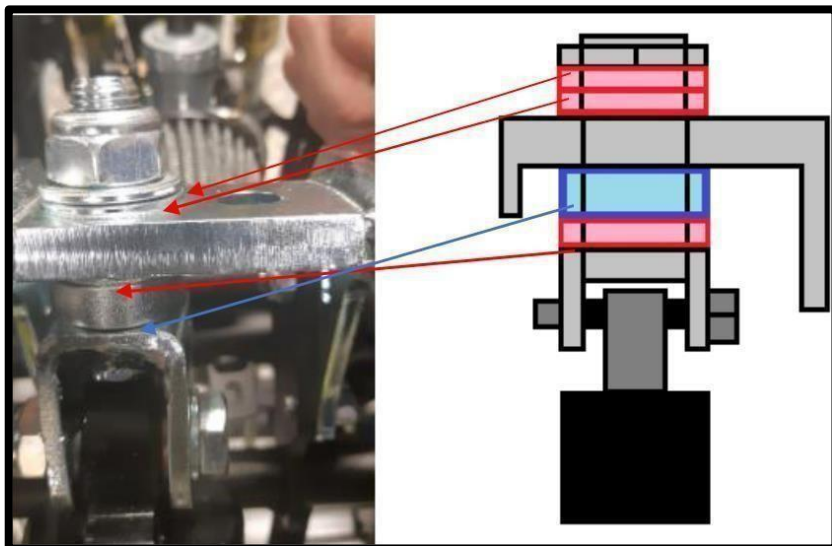


Las motocicletas se entregan con un muelle más blando recomendado para pilotos de menos de 50 kg de peso.

Muelle en reposo (Sin montar) (K140)	135mm
1 vuelta de precarga	1.5mm
(2) Hidráulico de compresión	Abierto 8 clics desde cerrado (funcionamiento 0-18 clics)
(3) Hidráulico de extensión	Abierto 9 clics desde cerrado (funcionamiento 0-16 clics)
Longitud Amortiguador	260mm.

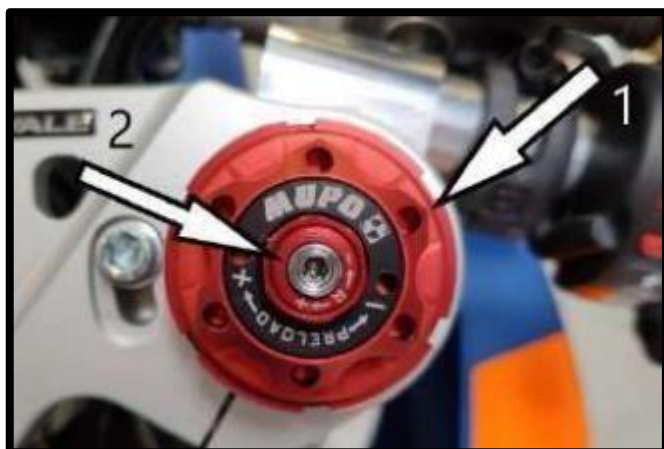
2.2 MODIFICACIÓN DE ALTURA DE MOTOCICLETA:

SHIM:

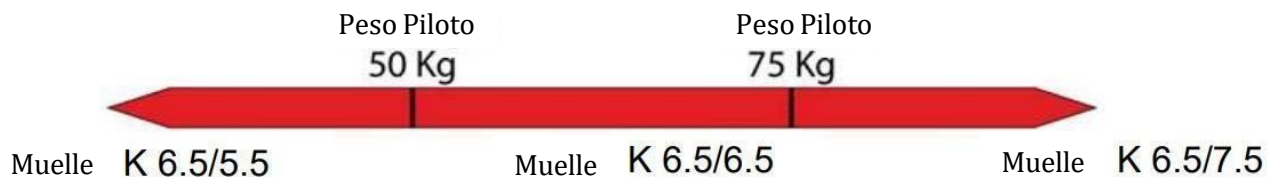


Arandela roja	2.50 mm
Arandela roja	2.50 mm
Arandela roja	2.50 mm
Casquillo azul	9 mm

2.3 KIT DE PRECARGA DEL MUELLE AJUSTABLE PARA HORQUILLA DELANTERA MUPO (OPCIONAL):

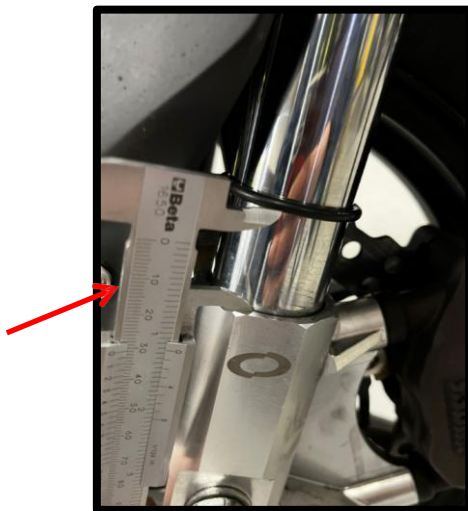


Precarga	5,5 vueltas=11 clicks
Hydraulic compression	28 clicks
Hydraulic extension	15 clicks



2.4 TOPE DE LA HORQUILLA:

La horquilla hace tope mecánico a 31 mm de la puntera. No puede sobrepasar ese tope. Hay una tórica en la misma barra que nos indicará los mm que nos quedan para llegar al tope, tiene que quedar 5mm de seguridad entre la tórica y la marca del tope.



Para medir dicha distancia, con un pie de rey, mida desde debajo de la tórica hasta la parte superior de la marca del tope, y la distancia en mm que nos dé será la distancia a la que estamos del tope mecánico.

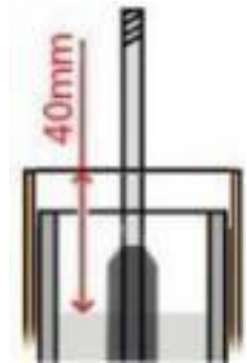
NOTA: Cada vez que pare la moto, tenemos que controlar esta medida y subir la tórica.

2.5 CÁMARA DE AIRE:

Para verificar la cámara de aire, sigue los siguientes pasos:

Para empezar, aflojamos el semimanillar y la tija superior (siempre duplicado en ambas barras), únicamente afloje los tapones de las barras.

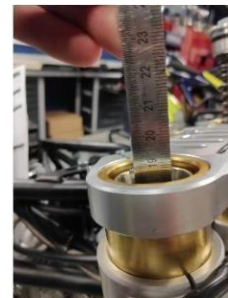
Afloje completamente el tapón de la barra (tener en cuenta que, al sacar los dos tapones, las horquillas bajarán). Tendrá que sacar el tapón de la barra.



Para hacerlo tendrá que poner una llave fija entre el muelle y la tuerca que aprieta el tapón (tendra que comprimir un casquillo rojo para poder poner la llave) con una llave fija sujetaremos dicha tuerca, y con una carraca aflojamos el tapón de la barra.

Extraiga el muelle con cuidado, con el vástago de la horquilla estirado hacia arriba, coja una regla introdúzcala en el interior de la barra hasta que haga tope, mire donde queda la regla en la parte superior de la barra, y al extraerla mire donde deja marca el aceite y tendrá la cámara de aire (mire la imagen, nivel de aceite a 40 mm.)

Nota: Si es necesario agregar aceite.



2.6 ALTURA DE BARRAS:

Para medir la altura de barras, mediremos con un pie de rey desde el principio de la barra (por debajo del tapón de la barra), hasta la tija superior.

Para ajustar la altura de barras, primeramente, afloje el semimanillar y seguidamente la tija superior e inferior (replicando el proceso en ambas barras). Una vez el semimanillar y las tijas aflojadas, con un poco de tacto suba o baje la barra hasta dejarla en la altura que desee.

Una vez hecho los cambios deseados, vuelva a medir la altura de barras para asegurarse que las dos están igual (el proceso de medición es el explicado anteriormente).

INFORMACIÓN: La altura de barras, solo puede ir de 0mm a 13mm, por la estructura de la barra. Aunque su funcionamiento óptimo está entre los 0 y 5mm.

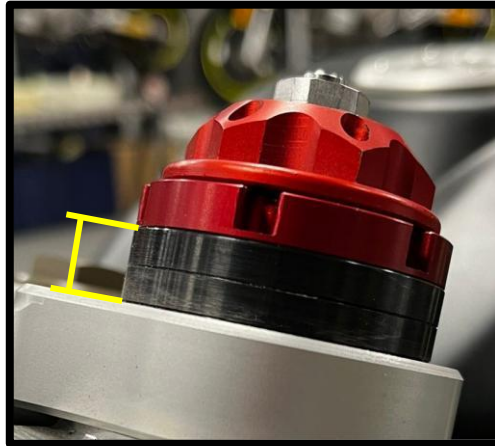


Ilustración 5: Ajuste de altura de barras

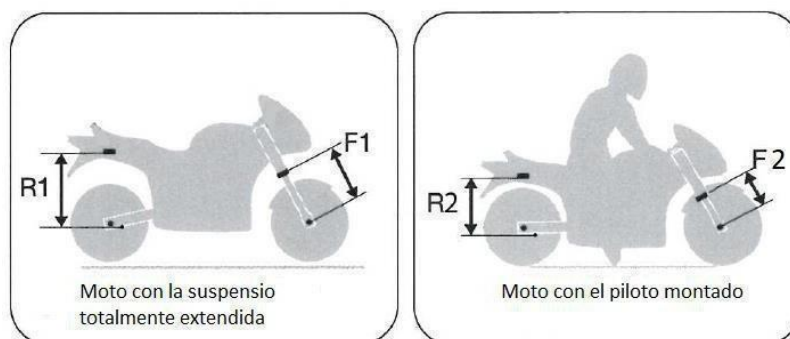
2.7 REGLAJE Y AJUSTE DE CHASIS, SAG:

-PASO 1: Medición del SAG con la suspensión completamente extendida y SAG con el piloto en posición de conducción.

- Levante la parte delantera de la moto para que la horquilla quede completamente extendida.
- Medir la distancia entre el eje de la rueda delantera y la parte inferior de la horquilla (F1).
- Levante la parte trasera de la motocicleta mediante unos caballetes de estribera para que el amortiguador se extienda completamente (el amortiguador debe estar sin carga).
- Mida la distancia entre el eje del eje trasero de la rueda y el tubo de debajo del colín (R1).
- Realiza las mismas medidas con la moto colocada sin caballetes con el piloto (F2 y R2)
 - Es importante que el piloto esté en la posición de conducción correcta.
 - Con el mono, casco, botas y guantes puestos, para que el peso se distribuya en las suspensiones de la misma manera que cuando se conduce.

Las medidas tomadas con el piloto deben estar dentro de lo siguientes valores:

- Delante: 11-15mm (F1 - F2).
- Atrás: 18-22mm (R1 - R2).



Ilustracion 7: Reglaje y ajuste de chasis

-PASO 2: Ajuste de precarga del muelle.

- Si las medidas se diferencian significativamente de los valores recomendados, ajuste la precarga del muelle (horquilla o amortiguador).
- Si las medidas siguen siendo diferentes, es necesario cambiar los muelles de la horquilla / amortiguador con un muelle más blando o más duro. (ver capítulo SUSPENSIONES)

3. CARBURACIÓN

3.1 STARTER- ARRANQUE DEL MOTOR:

El Starter se acciona desde la palanca situada en el semimanillar izquierdo.

Para arrancar el motor:

- Asegurese que el boton de paro esta en "on"
- Poner el starter. (Sólo si el motor está frío).
- Comprobar que la motocicleta esté en punto muerto.
- Baje la palanca hasta encontrar PMS (Punto muerto superior).
- Accione la palanca de arranque con fuerza y en todo su recorrido.
- Quite la función de STARTER cuando el motor esté ya caliente.

ATENCIÓN: Si el motor está caliente, no poner nunca el starter.

Tenga cuidado con el retorno de la palanca de arranque.

Si la palanca no vuelve a su posición inicial automáticamente, pare el motor.

NOTA: Si el motor no arranca después de 10 intentos, espere unos minutos antes de volver a intentarlo y no ponga nunca el starter



SETTINGS CHICLÉ

MOTO	OHVALE GP-2	(DESDE ARRIBA)
CARBURADOR	PHBH 28 BD	
CHICLÉ ESTARTER	55	
CHICLÉ BAJA	50	
CHICLÉ ALTA	122	
CHICLÉ DE AGUJAS	X71	
POSICIÓN DE AGUJA	3ª RANURA	
ATOMIZADOR	262T	
VALVULA	50	
BOYA	6,5g	
VALVULA DE AGUJA	250	(DESDE CERRADO A TOPE A ABIERTO)
TORNILLO DE AIRE	2 VUELTAS	



Ilustración: Boton de paro on/off

4. MOTOR

4.1 TIPO ACEITE DE MOTOR Y CANTIDAD:

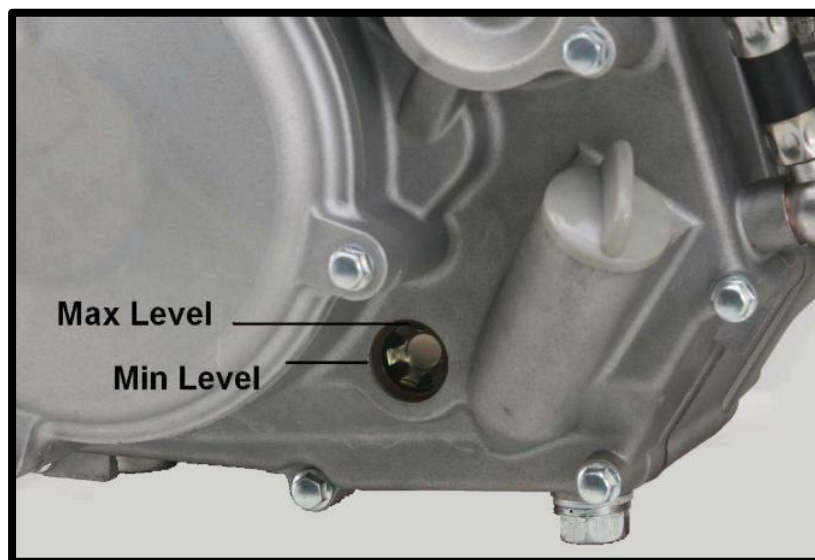
Utilice únicamente el aceite de motor homologado para la copa, 10W40.

(con el motor completamente vacío)

MODELO	CANTIDAD (total)
190 DAYTONA	1000 cc

4.2 CONTROL DE NIVEL DE ACEITE:

- Arranque el motor y déjelo funcionar al ralentí durante 3/5 minutos, luego apáguelo y espere 1 minuto para que baje el aceite.
- Coloque la motocicleta nivelada sobre una superficie plana (sin caballetes).
- Verificar el nivel de aceite, mediante la mirilla, el nivel debe estar entre el máximo y mínimo (ver imagen)
- Si es necesario, añada aceite.
- Enrosque el tapón correctamente.
- Una vez acabada la operación, no olvide hacer el precinto de seguridad



4.3 REGLAJE DE VÁLVULAS:

El juego libre de las válvulas, para todos los modelos deben de estar:

-Admisión 0.10

-Escape 0.15mm

Con una tolerancia de ± 0.02 en cada válvula.

Atención: Revisar el reglaje de válvulas cuando el motor está frío.

REGLAJE DE VÁLVULAS	
ADMISIÓN	ESCAPE
De 0.8 a 0.12	De 0.13 a 0.17

4.4 EMBRAGUE:

Por tal de garantizar el estado óptimo del embrague, se debe comprobar y realizar las mediciones necesarias de las diferentes piezas que componen el conjunto de este.

Es importante hacer estas mediciones con un pie de rey digital esto nos aportará más exactitud y fiabilidad en nuestra maniobra.

Muelles de embrague:

- Se debe medir cada uno de los muelles.
- Estos deben medir 29,7mm el límite está en 29.5mm



Ilustracion 10: Medicion de los muelles de embrague

NOTA: es importante medir siempre de la misma forma.

Podemos coger como referencia l parte plana de la espiral del muelle y sin comprimirlo en su posición de reposo.

(Ver en imagen Discos de embrague (Limite de uso))

	Medida	Limite
Disco de embrague	2,9-3,1 mm	2,7 mm
Separador	0,9-1 mm	0,7 mm

NOTA:

Tome medidas en varios puntos y quédese con la mínima.



4.5 EMBRAGUE ANTIRREBOTE (OPCIONAL):

El embrague antirrebote STM está permitido. Para el montaje, se ha de tener detenida precaución. Con respecto al montaje es el mismo que el embrague STD, pero retirando las arandelas de los muelles STD.

4.6 PRECINTOS DE ANTIMANIPULACIÓN:



ADVERTENCIA

Bajo ningún concepto ETG, no realizará ninguna verificación de moto en el circuito

Está terminantemente prohibido y se sancionara en caso de rotura o manipulación del precinto de motor, con **200€** a razón de la verificación que se precisa en las instalaciones de ETG. Por tal de querer participar en un evento oficial tras un incidente con el precinto, para poder participar se deberá alquilar un motor o una moto.

5. TRANSMISIÓN

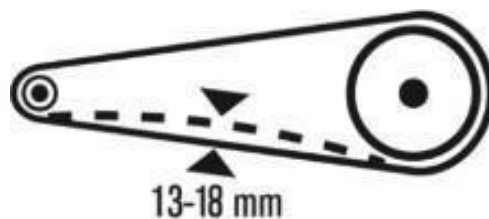
5.1 LUBRICACIÓN DE LA CADENA:

Ponga la motocicleta sobre el caballete trasero, coloque el cambio de marcha en punto muerto y con el motor apagado, use el spray de cadena en la cadena mientras gira la rueda trasera con la mano de forma rápida y continua. Giraremos siempre la rueda en sentido de marcha.

Lubrique la cadena cada 2 horas de uso y utilice LUBRICADOR DE CADENA

5.2 COMPROBACIÓN DE LA TENSIÓN DE LA CADENA:

- Ponga la motocicleta sobre el caballete trasero, ponga el cambio de marcha en punto muerto y con el motor apagado.
- Compruebe el juego libre de la cadena, en el centro entre el piñón y la corona. Repita esta operación en diferente posición de la cadena.



5.3 AJUSTE DE TENSION DE LA CADENA:

- Ponga la motocicleta sobre el caballete trasero, ponga el cambio de marcha en punto muerto y con el motor apagado.
- Afloje el eje de la rueda trasera y la tuerca del tornillo del tensor.
- Ajuste la tensión de la cadena girando los tornillos de ajuste hacia la izquierda (para destensar) y hacia la derecha (para tensar).
- Gire los tornillos de ajuste de la izquierda y la derecha simultáneamente para que las marcas de los tensores de la cadena de la izquierda y la derecha estén en la misma posición con respecto a las marcas de referencia. La rueda trasera quedará correctamente alineada (si se quiere más precisión se puede utilizar un calibre desde el plano del basculante hasta el plano del casquillo).
- Apretar las tuercas de los tornillos del tensor de la cadena con ayuda de dos llaves una a la tuerca y otra al tornillo.
- Asegúrese de que los tensores de cadena estén ajustados correctamente en las marcas de referencia, luego apriete la rueda trasera tensando la cadena colocando un trozo de papel prensado entre la cadena y el plato empujándolo hacia atrás..
- Una vez acabada la operación, verificar el correcto tensado de la cadena (explicado anteriormente).



Tornillo del eje de la rueda trasera M14 (35 Nm/3,5kg)

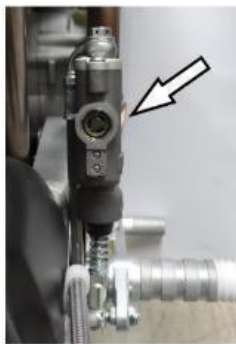
COMPROBACIÓN DESGASTE DE CADENA:

Una cadena cuando se desgasta ocurre un estiramiento en la misma, que para comprobarlo se debería girar la rueda verificando su tensión en distintos puntos. En caso de que la cadena esté para cambiar notaremos que en algún punto estará más tensada que en otro. Siempre que el tensado de la cadena mediante los sensores esté bien hecha.

6. CONTROL DE LÍQUIDO DE FRENO:

Use sólo el líquido de frenos homologado para la copa, (DOT 4)

Antes de salir a pista, revise siempre el nivel del líquido de frenos a través del cristal de la bomba (mire las FLECHAS en las fotos).



Es aconsejable cambiar el líquido de freno cada 10 horas o después de una carrera en lluvia.



ADVERTENCIA

Nunca llenar el depósito de líquido de frenos hasta arriba



ADVERTENCIA

Evite el contacto del líquido de freno con las piezas pintadas, neumáticos, discos de freno y pastillas de freno. En caso de contacto limpiar inmediatamente. Sigue las instrucciones escritas en la botella de líquido de frenos.

MANTENIMIENTO PERIÓDICO:

Después de cada tanda	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Comprobar niveles ✓ Revisar reglaje de válvulas ✓ Inspeccionar embrague ✓ Verificar torque volante magnético ✓ Inspeccionar y limpiar bujía ✓ Inspeccionar radiador aceite ✓ Revisar líquido de frenos ✓ Revisar cojinetes de dirección ✓ Comprobar apriete varilla cambio
-----------------------	--

Después de cada entreno/carrera	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Inspeccionar aceite motor ✓ Inspeccionar y limpiar carburador ✓ Vaciar deposito sobrante ✓ Revisar ruedas y neumáticos ✓ Verificar tensión cadena y lubricar ✓ Revisar piñón y corona ✓ Revisar manetas y palancas ✓ Revisar accionador gas
Nota: recordar de también revisar los puntos de después de cada tanda	

Cada 5 Horas	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Sustituir aceite motor ✓ Limpiar y lubricar filtro de aire ✓ Sustituir filtro aceite
--------------	--

Cada 10 Horas	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Revisar reglaje de válvulas ✓ Inspeccionar embrague
Nota: recordar de revisar también los puntos de las 5 horas	

Cada 15 Horas	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Inspeccionar distribución ✓ Revisar horquilla ✓ Revisar cojinete de dirección
Nota: recordar de revisar también los puntos de las 5 horas	

Cada 30 Horas	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Sustituir válvulas motor ✓ Sustituir muelles válvulas ✓ Inspeccionar engranajes y horquillas del cambio ✓ Sustituir pistón ✓ Sustituir aros pistón ✓ Sustituir clip pistón ✓ Verificar y limpiar asiento de válvulas ✓ Sustituir cilindro ✓ Sustituir distribución ✓ Verificar torque volante magnético
Nota: recordar de revisar también los puntos de las 5 horas, 10 horas y 15 horas	

Cada 60 Horas	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Inspeccionar árbol de levas 110 cc/160 cc sustituir ✓ Sustituir cilindro ✓ Sustituir cigüeñal ✓ Sustituir cojinetes y retenes motor
Nota: recordar de revisar también los puntos de las 5 horas, 10 horas, 15 horas y 30 horas	

	Después de cada tanda	Después de cada carrera	Cada 5H	Cada 10H	Cada 15H	Cada 30H	Cada 60H	NOTAS
ACEITE MOTOR								
Inspeccionar		X						
Comprobar niveles	X	X						
Substituir			X					
VALVULAS MOTOR								
Revisar el reglaje	X			X				Con el motor en frío, revisar el desgaste de los asientos de válvula
Substituir						X	x	
MUELLES DE VALVULA								
Substituir						X	x	Verificar la longitud
ARBOL DE LEVAS								
Inspeccionar 110cc							x	Inspeccionar las superficies de contacto
Substituir 160 cc							x	
CAMBIO ENGRAJ/HORQUI								
Inspeccionar						X	x	Verificar el desgaste de los engranajes y horquillas
PISTON								
Substituir						X	x	
AROS PISTON								
Substituir						X	x	
CLIP PISTON								
Substituir						X	x	
CABEZA DE VALVULA								
Verificar y limpiar						X	x	Revisar los asientos de válvula y limpiar la carbonilla
CILINDRO								
Substituir							x	Verificar que no esté desgastado o gripado.
CIGÜENAL								
Sustituir							x	Revisar la biela y los cojinetes. En caso de sufrir gran desgaste substituir a las 40h.
EMBRAGUE								
Inspeccionar	X			X			x	Verificar campana, discos y muelles.
Substituir				X			x	
DISTRIBUCIÓN								
Inspeccionar					X			Comprobar el desgaste de los dientes de cadena.
Substituir						X	x	
TUERCA VOLMAGN								
Verificar torque	X					X	x	Torque máximo 50 Nm
CARBURADOR								
Inspeccionar y limpiar		X		X				
BUJIA								
Inspeccionar y limpiar	X	X						
Substituir				X			x	
RADIADOR ACEITE								
Verificar celdas (fugas)	X	X						Revisar pérdidas y desgaste de los tubos
FILTRO DE AIRE								
Limpiar i lubricar			X					Utilizar el spray de filtros específico
Substituir				X			x	
FILTRO ACEITE								
Substituir			X				x	
FILTRO ACEITE INTERIOR								
Limpiar				X			x	
LIQUIDO DE FRENOS								
Revisar	X	X		X				Revisar el nivel
PASTILLAS DE FRENO								
Revisar		x		X				Substituir después de rodar en lluvia
SISTEMA DE FRENO								
Revisar							x	Verificar el desgaste
TUERCAS Y TORNILLOS DE FIJACION								
Revisar				X			x	Verificar discos de freno y latiguillos.
HORQUILLA								
Revisar					X		x	Revisar tabla de pares de apriete
SISTEMA GASOLINA								
Revisar				X			x	Revisar pérdidas aceite
DEPOSITO DE SOBRANTE								
Vaciar		X						Verificar tubos combustible, de sobrante y filtro gasolina
RUEDAS Y NEUMATICOS								
Revisar		X						
COJINETES DIRECCION								
Revisar	X				X			Verificar el desgaste y la presión
Sustituir								
CADENA								
Tensión cadena y lubricar		X						
Substituir				X				
PIÑON Y PLATO								
Revisar		X						
ACCIONADOR GAS								
Sustituir							x	

8. PROCEDIMIENTO DESPUÉS DE CAÍDA:

8.1 CARENADOS

Lo primero que tendremos afectado en una caída serán los carenados.

Deberemos revisar:

- El estado visual de los carenados.
- Los anclajes y tornillería que esté en buenas condiciones.
- Que el frontal (Cúpula) sea óptimo para la visibilidad y protección.
- También deberemos mirar el estado de la araña frontal (soporte radiador) que no esté rota o doblada.
- Limpiar la quilla de piedras y líquidos que caigan dentro.
- Revisar depósitos sobrantes, en caso de estar llenos vaciarlos, después de vaciar verificar nivel de aceite.



8.2 SEMIMANILLARES:

Revisar visualmente o tomando una referencia si se han doblado o torcido.

Elementos para revisar en el manillar derecho:

- Protector de la maneta de freno, (revisar que no este roto, que no este doblado, que no tenga aristas. En caso de que presente estas anomalías se deberá desmontar el palo del semimanillar para poder cambiarlo).
- Estado de la maneta de freno.
- Estado de la bomba del conjunto de la bomba de freno (bomba, racor, latiguillo, etc.).
- Revisar el estado del puño de gas como los cables de gas.
- Antes de salir a pista, mirar el juego de puño de gas, girando el manillar, y tocar el freno para ver el tacto que tiene.

Elementos para revisar en el manillar izquierdo:

- Revisar la maneta de embrague y el cable.
- Revisar el puño de goma.
- Revisar botón de paro.



8.3 ESTRIBERAS:

Las estriberas es otro de los elementos que siempre suelen quedar afectados en una caída, aquí deberemos revisar:

Estribera derecha:

Que no esté severamente doblada o totalmente partida, en este caso se sustituirá.

Que el anclaje de la bomba de freno trasera esté en buenas condiciones.

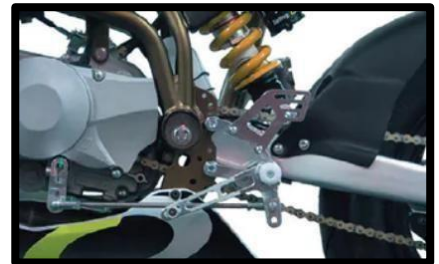
Miraremos el estado de la palanca de freno, que no esté doblada o dañada.



Estribera izquierda:

Que no esté severamente doblada o totalmente partida, en este caso se sustituirá.

Miraremos el estado de la palanca de cambio, que no esté doblada o dañada.



8.4 RUEDAS:

- Debemos revisar las llantas para comprobar que no tienen ningún golpe o fisura.
- Comprobar el movimiento axial de la rueda. (axial se refiere al movimiento lateral).

IMAGEN OFICIAL COPA ETG OHVALE:



ADVERTENCIA.

Es obligatorio el uso de los carenados con la rotulación oficial de la copa en todos los eventos donde participe la estructura ETG (Eventos oficiales).

NORMATIVA DE PESO MOTO

MOTO: 72,5 KG

MOTO + PILOTO: 123 kg

PESO + PILOTO: no llega al mínimo de peso la moto deberá pesar 75.5 kg



En el caso de incumplimiento del peso especificado, las sanciones serán las siguientes:

- 1 Kg. Por debajo del peso reglamentado----- 3 posiciones de penalización.
- 2 Kg. Por debajo del peso reglamentado----- 4 posiciones de penalización.
- 3 Kg. Por debajo del peso reglamentado----- 5 posiciones de penalización.

* El error máximo permitido al verificar el peso de la motocicleta es de 0'5 Kg.*

OHRACING FORK GP-0

	SPRING PRELOAD	SPRING TYPE	COMP	REBOUND	OIL LEVEL (without spring)	OIL TYPE	FORK TRAVEL	FORK POSITION
FORK RIGHT SIDE	5 Turns (from fully open)	K6		15 clicks (from fully closed)	98 mm 225cc (consult the manual)	MOTUL SAE 10W	70 mm	Second notch (from top)
FORK LEFT SIDE	5 Turns (from fully open)	K7	15 clicks (from fully closed)		98 mm 225cc (consult the manual)	MOTUL SAE 10W	70 mm	Second notch (from top)

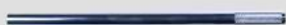
OHRACING FORK GP-2

	SPRING PRELOAD	SPRING TYPE	COMP	REBOUND	OIL LEVEL (without spring)	OIL TYPE	FORK TRAVEL	FORK POSITION
FORK RIGHT SIDE	5 Turns (from fully open)	K7		10 clicks (from fully closed)	70 mm 235cc (consult the manual)	MOTUL SAE 10W	70 mm	First notch (from top)
FORK LEFT SIDE	5 Turns (from fully open)	K8	20 clicks (from fully closed)		70 mm 235cc (consult the manual)	MOTUL SAE 10W	70 mm	First notch (from top)

OPTIONAL SPRINGS GP-0 - GP-2

SPRING TYPE	COLOR REFERENCE	CODE
K6	WHITE 	03.FA.0331.L
K7	No color	03.FA.0332.L
K8	YELLOW 	03.FA.0337.L
K9	RED 	03.FA.0338.L

WORKSHOP TOOLS

DESCRIPTION	CODE	IMAGE
Front fork spring-pusher tool	01.FA.0293.L	
Cap tool	01.FA.0297.L	
Trimmed tool for shaft holding	01.FA.0298.L	
Tool for shaft	01.FA.0299.L	
Fork seal driver	01.FA.0294.L	
Fork outer tube protection	01.AS.0131	

For all operations Ohvale suggest to consult the OHRACING fork manual.

ASISTENCIA EN EL CIRCUITO:

11.1 DESARROLLOS RECOMENDADOS PARA CADA CIRCUITO:

PROMO-RACC (190)				
CIRCUITO	RPM	DESARROLLO	DISTANCIA ENTRE EJES	VELOCIDAD PUNTA
Alcarràs	10.000	17/36	-	-
Calafat	10.000	17/33	-	-
Juneda	10.000	17/36	-	-
Menarguens	10.000	16/36	-	-
Mora d'Ebre	10.000	17/33 inv. 17/36	-	-
Vic	10.000	17/36	-	-
Zuera	10.000	17/34	-	-
Karting Móra	10.000	16/36	-	-

11.2 TABLA PRESIÓN NEUMÁTICOS:



		20 - 50 kg	50 - 75 kg	75 > kg
Delantero	100/90 12" sportmax	Limite 1.1	1.35	1.40
Trasero	120/90 12" sportmax	Limite 1.5	1.65	1.70

Lluvia: OBLIGATORIO EL USO DE DUNLOP S-RAIN



11.3 PARES DE APRIETE:

Descripción	Cantidad	Métrico	torque kg
Amortiguador tuerca	1	M14X1,5	8
Brida estribos tornillos	2	M6	1,4
Bujía	1	M10X1	1,4
Carburador toma	2		1
Carburador tornillos	2	M6	0,8
Corona tornillos	3	M8	1,8
Culata 160/110	4		1,6 / 1
Dirección tornillo	1	M16X1,5	5
Disco freno tornillos	6	M8	1,5
Eje basculante	1	M12	5
Eje delantero	1	M12	3,5
Eje soporte motor	1		1,6
Eje trasero	1	M14X1,5	3,5
Embrague tapa	7		0,8
Embrague tuerca alameda	1	M14X1,5	3,5
Estribera a chasis tornillos	2	M8	1,6
Estribera deslizador tornillos	2	M6	1
Latiguillo aceite	1		0,8
Pinza freno a horquillas tornillos	2	M8	2
Pinza freno tornillos	4	M8	1,8
Piñón árbol de levas	1		1
Semimanillares tornillos	2	M8	1,6
Sobrecilindro tuercas	2	M8	1,5
Sobrecilindro tuercas	2	M6	1,0
Tapa culata	4		0,8
Tensor distribución 110	1		2,5
Tija inferior tornillos	4	M6	1
Tija superior tornillos	2	M8	1,8



**Ctra. Barcelona. 205
17003 Girona
652 92 96 83**

TEAM MANAGER:
Albert Torras: albert@raceservice.es

MECHANICAL CHIEF:
Marc Fisas: mfisas@escolatecnicagirona.com

COORDINATION:
Pau Diaz: etgracing@escolatecnicagirona.com

REGLAMENTO TÉCNICO

PROMORACC 1 & 2



INDICE

APARTADO 1. GENERALIDADES	3
ARTÍCULO 2. SEGURIDAD	4
ARTÍCULO 3. PARTE MOTOR	5
MOTOR	5
MOTORES AUTORIZADOS	5
MANTENIMIENTO Y SUSTITUCIÓN DE ELEMENTOS	5
ARTÍCULO 4. PARTE MOTOR	6
CARBURADOR	6
ESCAPE	7
EMBRAGUE	7
CAMBIO	7
ACEITE MOTOR	8
ENCENDIDO	8
ARTÍCULO 5. SISTEMA ELÉCTRICO	9
CDI	9
TRANSPONDER DE CRONOMETRAJE	9
SISTEMA DE ADQUISICIÓN DE DATOS	10
ARTÍCULO 6. PARTE CICLO	11
CHASIS	11
BASCULANTE	11
AMORTIGUADOR DE DIRECCIÓN	12
POSICIONAMIENTO Y ORIENTACIÓN DE LA ABRAZADERA	12
RECOLOCACIÓN DEL CUENTA HORAS	12
POSICIONAMIENTO Y ORIENTACIÓN DE LA ABRAZADERA DEL AMORTIGUADOR A LA HORQUILLA	12
MONTAJE DEL AMORTIGUADOR DE DIRECCIÓN	13
.....	13
HORQUILLA	14
AMORTIGUADOR	14
FRENOS	15
PROTECTORES DE FRENO	16
LLANTAS Y NEUMÁTICOS	16
LLANTAS	16
NEUMÁTICOS	16
ARTÍCULO 7. PARTE TÉCNICA	18
COMBUSTIBLE	18
PESOS	18
DESARROLLOS	19
IMAGEN	20
PILOTOS	20
CARPAS /BOXES	21
MOTOCICLETAS	22
CARENADOS	24
NORMAS DE CONVIVENCIA EN EL RECINTO DE LA COPA ETG OHVALE	21
HORARIOS	21
INSTALACIONES	22
ASISTENCIA TÉCNICA ETG	23
ASISTENCIA DEL TUTOR DE LA MOTOCICLETA	23
PROCEDIMIENTO DE CAMBIO DE NEUMÁTICOS	24

La Federació Catalana de Motociclisme convoca la **Copa Ohvale-ETG** que se regirá de acuerdo con la normativa siguiente: **Reglamento Técnico**.

TODO LO QUE NO ESTÉ AUTORIZADO Y PRECISADO EN ESTE REGLAMENTO QUEDA TOTALMENTE PROHIBIDO.

TODO EL RECAMBIO DEBE SER SUMINISTRADO POR ETG

APARTADO 1. Generalidades

- Solo se podrá participar en la Copa Ohvale-ETG con las motocicletas Ohvale homologadas y revisadas por ETG

Las motocicletas Ohvale homologadas son las siguientes:

- **Ohvale 110 cc GP0** (del 2019 al 2025)
- **Ohvale 110 cc GP0 EVO** (del 2022 al 2025)
- **Ohvale 160 cc GP0** (del 2019 al 2025)
- **Ohvale 160 cc GP0 EVO** (del 2022 al 2025)

ARTÍCULO 2. Seguridad

Todos los puntos incluidos en este artículo son **obligatorios**:

- El depósito de combustible deber estar relleno con un material retardante de fuego (Explosafe).
- El uso de protector de freno (ver artículo 5.7. protector freno).
- La instalación de un protector de cadena y un protector de piñón.
- Todos los tapones de aceite del motor deberán ir debidamente precintados (ver manual).
- El uso de depósitos de sobrante para aceite y gasolina.
- El puño del gas debe volver a su posición inicial por sí mismo y además debe de estar en perfecto estado tanto mecánico como visual.
- El interruptor de parada debe estar situado en el manillar en perfecto estado de funcionamiento. Y además en perfecto estado de montaje.
- No podrá haber aristas vivas de metal, plástico u otros elementos que deberán ser lijados o redondeados.
- El uso de luz trasera (color rojo fijo) en carreras de lluvia.
- El uso de todo el kit de carenado original incluida la quilla con tapón.
- Queda totalmente prohibido el uso de cualquier dispositivo de grabación (cámaras Go Pro). También queda prohibido la instalación de un soporte de cámaras en el casco del piloto.

ARTÍCULO 3. Parte motor

MOTOR

- El motor debe estar precintado por el personal de ETG.
- Queda totalmente prohibido correr con un motor que no esté debidamente precintado.
- En caso de rotura de precinto, el piloto debe alquilar un motor totalmente precintado al personal de ETG para la carrera y quedará automáticamente anulado el resultado obtenido con el motor fuera de normativa.
- El motor con una manipulación en el precinto deberá llevarse a las instalaciones de ETG para su posterior desmontaje y verificación de elementos, el coste será de 200€ + IVA.

MOTORES AUTORIZADOS

Modelo Ohvale	Fabricante motor	Modelo motor	Diámetro x carrera	Cilindrada
GP0 110cc	Zongshen Power Group	W110-G (4T)	54 x 49.5 mm	113.36 cc
GP0 160cc	Zongshen Power Group	W150-G (4T)	60 x 55 mm	155.5 cc



Vista izquierda motor



Vista derecha motor

MANTENIMIENTO Y SUSTITUCIÓN DE ELEMENTOS

- El mantenimiento del motor solo se podrá hacer por el personal de ETG y en las instalaciones de Girona.
- El coste de la mano de obra será gratuito con un máximo de tres mantenimientos por temporada y piloto. Solo se procederá a la sustitución de piezas según la tabla adjunta en el manual.
- Todos los mantenimientos de motor que se realicen serán acorde con la tabla de mantenimientos.

ARTICULO 4. PARTE MOTOR

CARBURADOR

- Solo está permitido el uso del **carburador Dell'orto** suministrado por ETG RACING.
- No se permiten cambios en la carburación a excepción de los sugeridos por la organización de ETG.
- No se permite la manipulación del kit homologado de carburador.
- No está permitida la modificación de ningún elemento del carburador (chicle de bajas, agujas, muelles, campana, etc).



**CARBURADOR OHVALE 110
DELL'ORTO PHBL 24BS**



**CARBURADOR OHVALE 160
DELL'ORTO PHBH 28 BD**

MODELO DE MOTOCICLETA	OHVALE GP-0 110 4S	OHVALE GP-0 160 4S
MODELO CARBURADOR	PHBL 24 BS	PHBH 28 BD
CHICLE DE ARRANQUE	60	55
CHICLE DE BAJAS	40	50
CHICLE DE ALTAS	104	120
CHIMENEA	D49	X71
POSICION AGUJA	3º	4º
DIFUSOR	264K	262T
CAMPANA	55	50
BOIAS	6,5 g	6,5 g
LAPIZ	250	250
TORNILLO AIRE	2	2,5

ESCAPE

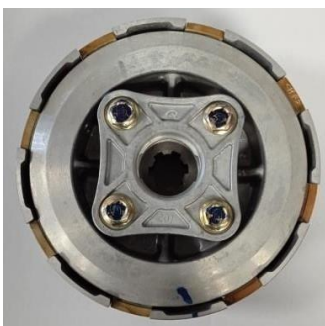
- Solo está permitido el escape de serie suministrado por ETG RACING.
- El **DBKILLER** se tiene que llevar físicamente y poder montar en el silenciador.

Modelo 2020



EMBRAGUE

- No está permitido ningún tipo de manipulación ni modificación del embrague estándar.
- Solo se permite hacer sustitución y mantenimiento del sistema de embrague por material nuevamente original.
- Está prohibido el uso de embrague anti-rebote.



CAMBIO

- No está permitido ningún tipo de manipulación, modificación, ni tratamiento del cambio de serie.
- En caso de mantenimiento o sustitución del sistema de cambio, solo está permitido por el personal de ETG.

ACEITE MOTOR

- Solo está permitido el uso del aceite oficial de la Copa ETG. **CASTROL POWER 1 10W40**



- Se verificará el nivel **MÍNIMO**. El aceite debe estar a **5 mm** desde la parte superior del tapón.



ENCENDIDO

- Solo está permitido el encendido original suministrado por ETG RACING y este no puede ser modificado en ningún caso, ni ningún elemento que lo componga.
- Además, queda totalmente prohibido alterar o modificar el encendido y su posición.
- Solo está permitido la bugía **NGK CR8HSA**.
- Solo está permitida la bobina original STD, sin modificaciones.



ARTÍCULO 5. SISTEMA ELÉCTRICO

CDI

- El sistema eléctrico debe permanecer en todo momento igual que el original suministrado por ETG.
- Las centralitas de los modelos GP0 110 / 110 EVO/ 160 /160 EVO deberán ser según homologación FIM.



- Las centralitas serán sorteadas al inicio del evento oficial (domingo). Cada piloto tendrá una centralita para todo el día oficial de carreras hasta la siguiente carrera. **No se aceptarán con ningún tipo de fisura ni deterioro en el plástico exterior.**
- Las centralitas tendrán un código. El personal de ETG llevará el registro de cada centralita durante todo el campeonato. Además, este no puede ser modificado.
- No está permitido ningún tipo de modificación del cableado de la instalación ni de sus conectores.
- El CDI de las 110 estará limitado.

TRANSPONDER DE CRONOMETRAJE

- El transponder de cronometraje deberá estar colocado en la horquilla, recomendado a la derecha.
- La sujeción del soporte del transponder, que es obligatorio, debe ser efectiva con bridas; la sujeción con velcro o cinta adhesiva únicamente no está autorizada.
- Debe colocarse el pasador o brida para la sujeción del transponder al soporte.
- No está autorizada ninguna manipulación del transponder.
- El Comisario Técnico verificará la correcta ubicación del mismo y no dará el visto bueno a las motocicletas que no lleven una fijación correcta del transponder y su soporte.

SISTEMA DE ADQUISICIÓ DE DATOS

- Los únicos sistemas de adquisición de datos permitidos y homologados son **mychron 5 y mychon 6**.
- El piloto que tenga o que disponga de dicho sistema se le bloqueará el acceso con un código cifrado por ETG RACING, durante el sábado y domingo de competición.
- La telemetría completa está **prohibida**. Solo se permitirá el montaje de manera aleatoria por parte del personal de ETG que lo utilizará únicamente para el análisis técnico de la Copa.
- Queda totalmente prohibido la descarga de datos a cualquier persona ajena a la organización. (los datos adquiridos durante el evento seguirán almacenados en el sistema para libre descarga posterior al evento).
- No se pueden descargar los datos durante el día del domingo de carreras.

ARTÍCULO 6. PARTE CICLO

CHASIS

- El chasis debe ser el original suministrado por ETG. No se permite ninguna modificación excepto reparaciones de soldadura.
 - Ohvale GP0
 - Ohvale GP0 EVO



BASCULANTE

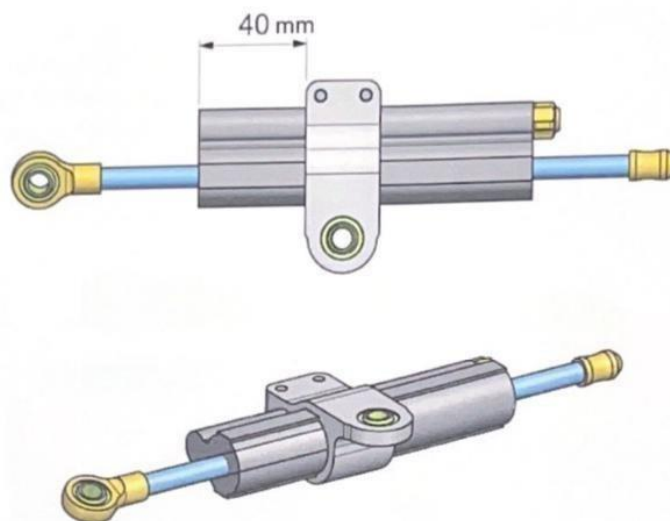
- El basculante debe ser el original suministrado por ETG.
- No se permite ninguna modificación de ningunos de sus componentes que no sean originales



AMORTIGUADOR DE DIRECCIÓN

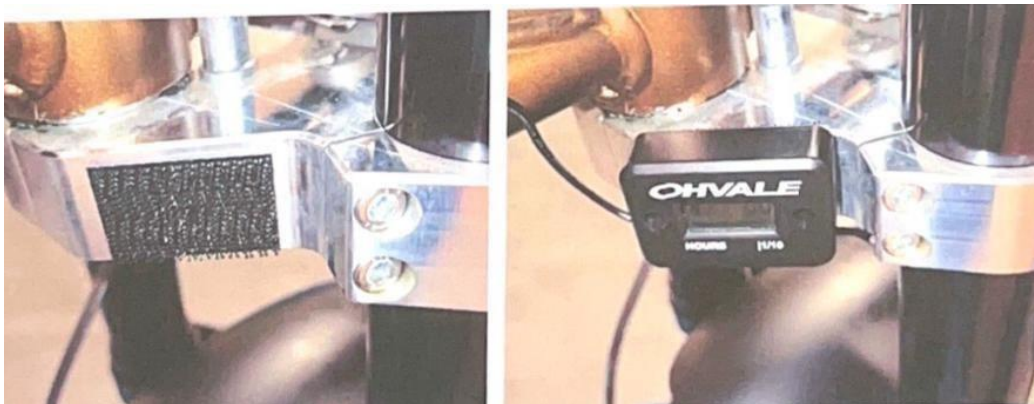
- No es obligatorio montar el amortiguador de dirección
- Marca YSS (marcado Ohvale)

POSICIONAMIENTO Y ORIENTACIÓN DE LA ABRAZADERA



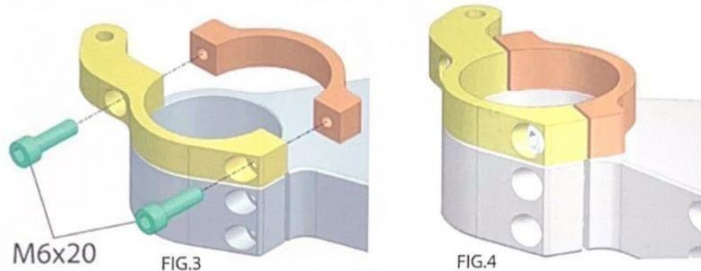
RECOLOCACIÓN DEL CUENTA HORAS

- Poner cuenta horas en la parte derecha del interior de la tija inferior



POSICIONAMIENTO Y ORIENTACIÓN DE LA ABRAZADERA DEL AMORTIGUADOR A LA HORQUILLA

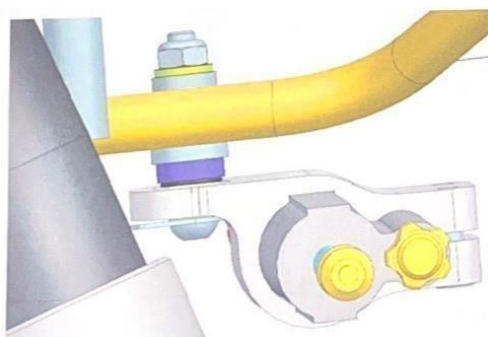
- Colocar la abrazadera en la parte superior de la tija inferior de la barra izquierda.
- Apretar los dos tornillos, a 10 Nm, alineados con la ranura de la tija.



MONTAJE DEL AMORTIGUADOR DE DIRECCIÓN

FIJACIÓN CENTRAL

- Fija el amortiguador de dirección al agujero roscado de M6 de la araña con el tornillo M6x40, arandela M6 y tuerca M6
- Apretar a 10 Nm con **fijador de tornillos**
- RESPETAR EL ORDEN DE MONTAJE DE LOS COMPONENTES TAL Y COMO SE INDICA.



FIJACIÓN DE HORQUILLA

- Fija el amortiguador de dirección en la abrazadera montada en la horquilla izquierda, con el tornillo de M6x30, y la tuerca autoblocante.
- Apretar a 10 Nm
- Orientar la rotula del amortiguador de dirección tal y como se ve la foto siguiente.

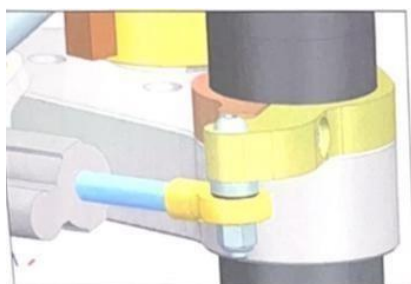


FIG.6

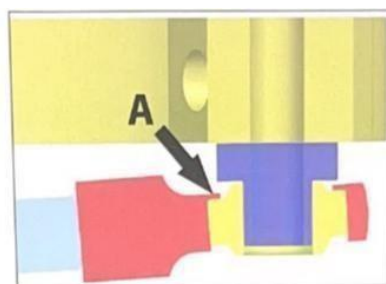


FIG.7



HORQUILLA

- Solo está permitido utilizar la horquilla original. Se puede instalar un kit de regulación de muelles original de Ohvale suministrado por ETG.
- Se pueden cambiar los muelles por otros suministrados por ETG.
- Al sistema de suspensión se le puede realizar el mantenimiento, pero no está permitido la manipulación/modificación del sistema.
- El sistema de suspensión no puede ser modificado por empresas externas a ETG.
- Se permite hacer setting de la horquilla (cámara de aire y precarga).



Figura 1 Horquilla delantera homologada Ohvale/ETG



Figura 2 Kit regulación homologado Ohvale/ETG

AMORTIGUADOR

- Solo se permite el amortiguador estándar suministrado por ETG. Se permite cambiar el muelle en sus dos versiones según manual ETG.
- El sistema de suspensión no puede ser manipulado por empresas externas a ETG.



FRENOS

- El conjunto de frenado deben ser los originales suministrados por ETG
- No está permitido las manetas regulables no originales
- Los modelos permitidos de las pastillas de frenos son los siguientes (suministradas por ETG):

DELANTERAS FORMULA: Pastillas SBS 885SI

TRASERAS FORMULA: Pastillas SBS 872SI



DELANTERAS J.JUAN: Pastillas SBS P962-RST

TRASERAS J.JUAN: Pastillas SBS 548HF

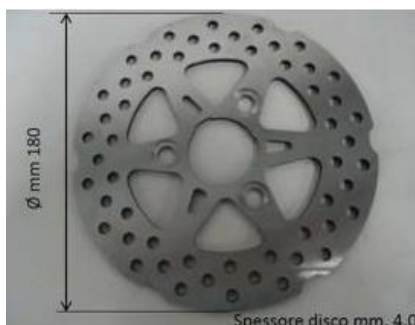


- Los discos de freno deben ser los originales suministrados por ETG

FLOTANTE: Diámetro 190mm

DELANTERO: Diámetro 180mm

TRASERO: Diámetro 155mm



- El conjunto de freno será el suministrado con la moto ya sea marca J.Juan como Formula.

PROTECTORES DE FRENO

- Solo están permitidos los protectores de freno suministrados por ETG: (Acerbis).



LLANTAS Y NEUMÁTICOS

LLANTAS

- Deben ser las originales suministradas por ETG RACING
- Diámetro 10"
- El color de las llantas debe ser negro mate con cinta adhesiva amarilla en el borde.
- Cualquier elemento no original de la llanta no está permitido

NEUMÁTICOS

- Solo se permite la utilización de neumáticos Dunlop homologados con sticker ETG.
 - **DELANTERO:** 100/90-10 S-SLICK
 - **TRASERO:** 120/80-10 S-SLICK.
- No está permitido el cambio de neumáticos entre entrenamiento clasificatorio y carrera.
- Se permite la utilización de neumáticos de lluvia. Obligatorio los **Dunlop S-Rain**.



- No está permitido rayar neumáticos.
- Solo se permite un juego de neumáticos por evento de carrera. (Por carrera se entiende todo el domingo: entrenamientos cronometrados y dos mangas de carrera).

- Los neumáticos deben ir identificados con un sticker suministrado por ETG RACING.
- No se puede salir a pista sin el sticker el día del evento oficial (domingo), en caso de ser así, la responsabilidad total es del padre o tutor del piloto.
- En caso de no comprar neumáticos nuevos, el sticker debe colocarse igualmente en los neumáticos usados.



ARTÍCULO 7. PARTE TÉCNICA

COMBUSTIBLE

- No está permitido añadir algún aditivo en el combustible.
- El combustible permitido ha de seguir la homologación FIM (recomendada gasolina 98)

PESOS

- El lastre máximo permitido son 3 kg. El peso mínimo de la moto permitido es el siguiente:

110cc	64 kg
110cc EVO	65 kg
160cc	66 kg
160cc EVO	67 kg

- Se establece un peso mínimo para la moto más el piloto:

110cc	101 kg
110cc EVO	102 kg
160cc	108 kg
160cc EVO	109 kg

- Un piloto puede no llegar al peso mínimo de moto más piloto siempre que lleve el máximo de lastre y el peso mínimo de la moto sea correcto.

En el caso de incumplimiento del peso especificado, las sanciones serán las siguientes:

- 1 Kg. Por debajo del peso reglamentado----- 3 posiciones de penalización.
- 2 Kg. Por debajo del peso reglamentado----- 4 posiciones de penalización.
- 3 Kg. Por debajo del peso reglamentado----- 5 posiciones de penalización.

*** El error máximo permitido al verificar el peso de la motocicleta es de 0'5 Kg.**

DESARROLLO

CIRCUITO	110	160
JUNEDA	14/36	16/34
VIC (2022)	14/35	16/35
CALAFAT	17/32	17/28
ZUERA	15/33	17/31
MORA INV.	15/34	17/34
MORA	15/36	17/32
ALCARRAS	15/33	17/33
MENARGUENS	14/36	17/35
PLA DE SANTIRS	14/36	16/35

ANEXO DESARROLLOS KARTING MORA

PROMORACC-2 (110) ----- 14/36 (+/- 1)

PROMORACC-1 (160) ----- 16/37 (+/- 1)

IMAGEN

Todos los participantes de la Copa ETG Ohvale, 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 federación.
- No se autoriza el uso de publicidad, ropa ni material promocional de otras marcas de motocicletas que no sean Yamaha, Ohvale, Polini o que puedan ser competencia de alguno de los colaboradores o patrocinadores de la Copa.
- El equipamiento del piloto, formado por casco, **mono oficial**, guantes y botas debe presentar buen estado. Un excesivo deterioro o daño de cualquiera de estos componentes comportará la aplicación de una sanción o exclusión de la competición.
- Está totalmente prohibido llevar ropa y equipación de moto de otras escuelas de pilotaje
- No se permite el uso de la imagen Ohvale ni de los patrocinadores de la Copa que no sea el autorizado o proporcionado por la organización.



NORMATIVA DE CASCOS

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

CARPAS / BOXES:

- El espacio en las carpas será el asignado por ETG RACING.
- No se permite la creación de espacios reservados con paneles, cintas, bancos ni con cualquier otro elemento.
- En todo momento se mantendrá un estricto orden y limpieza del área asignada en el box. El responsable de tener la zona asignada en buenas condiciones es el tutor y el piloto. El incumplimiento de estas normas resultará en una sanción para el piloto.
- 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, familia, etc.) no podrá tener acceso a la carpa ni al pitlane si viste ropa o material promocional de otras marcas que no sean Ohvale o PromoRacc.
- 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 Ohvale ni de los patrocinadores de la Copa que no sea el autorizado o proporcionado por la organización.
- No se permiten carros de herramientas en el espacio de la carpa. Solo está permitido, una caja pequeña de herramientas necesarias para la motocicleta.
- Se recuerda que la carpa no es un camping, por lo tanto, durante todas las horas que dure la competición. En su interior no será el espacio adecuado, para hacer comidas para esas necesidades ya existe la parte del Paddock.
- Dentro del espacio asignado al piloto no se podrá superar nunca el número de 3 personas por motocicleta incluido piloto.
- **Está totalmente prohibido fumar o el consumo de bebidas alcohólicas dentro de TODO EL RECINTO de la Copa (será motivo de sanción al piloto).**

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 o homologadas.
 - No está permitida 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 actuaciones a llevar a cabo para volver a salir a pista.
 - Los responsables de la Copa ETG-Ohvale 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. 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.
- No se permite la modificación o sustitución, física o estética, de ninguno de los componentes originales de la motocicleta, por lo que queda prohibido instalar elementos estéticos fabricados por empresas auxiliares o hechos en casa. A no ser que sean homologados por ETG.
 - Solo se podrán utilizar los **protectores** de los tapones de horquilla suministrados por ETG.



SANCIONES:

En caso de incumplir con los requerimientos de imagen.

NÚMERO DE AMONESTACIONES ACUMULADAS	SANCIÓN APLICADA
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:



- 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 DORSALES

- Suministrados por ETG

	FONDO	DORSAL
PROMO 1 160cc	BLANCO	NEGRO PIANO
PROMO 2 110cc	AMARILLO	NEGRO PIANO



CARENADOS

- Solo serán permitidos los carenados 2022 o posteriores con sus respectivos adhesivos corporativos de la copa y suministrados por ETG.

NORMAS DE CONVIVENCIA EN EL RECINTO DE LA COPA ETG OHVALE

HORARIOS

- La entrada en el recinto se realizará una vez se acabe de instalar al completo y los técnicos de ETG den su autorización.
- El montaje del recinto se realizará el sábado entre las 8:30h y 9:30h.
- Los servicios de los integrantes de la organización de ETG, estarán disponibles una vez terminado el montaje de la estructura de la COPA.
- Habrá un horario de cierre del recinto, no se podrá disponer del recinto durante la noche (salvo excepciones).
- Tras la finalización de la última tanda, se deberá retirar todos los objetos personales del piloto y acompañantes (moto, equipamiento, caja herramientas...) y dejar la zona asignada en perfectas condiciones de limpieza y orden.
- Los cambios en los ajustes de la motocicleta propuestos en horario de la parada para comer, serán responsabilidad del padre en realizarlos. Siempre que no sea un cambio propuesto por la organización de ETG, que entonces serán ellos los encargados de llevarlo a cabo.
- El horario del cambio de neumáticos será el sábado de 15:00h hasta 18:00.

INSTALACIONES

- El equipo de ETG instalara una red eléctrica con un punto de luz por cada carpa (cada 4 pilotos), se recomienda que cada piloto tenga su propia “alargo” o “regleta” de 3m. aprox.
- Se recomienda traer generadores de electricidad para los calentadores (para posibles imprevistos en la red eléctrica que proporciona el circuito).
- En caso necesario, se dispondrá de iluminación en el recinto.
- Se dispondrá de lugares de recogida de basura.
- El circuito proporciona bidones para reciclaje del aceite.
- Se dispondrá de un punto de aire comprimido. (se recomienda traer generados para posibles imprevistos).
- Cada piloto dispondrá de un lugar asignado con una silla y una estantería para colocar sus pertenencias (casco, guantes y bebida energética o agua), se ruega mantener la zona limpia.
- No está permitido el uso de la estantería para almacenar herramientas, bebidas alcohólicas u otros alimentos poco nutritivos para un deportista.
- El recinto solo será un lugar de acogida para piloto, moto y responsable técnico, no se permite el estacionamiento de sillas, mesas y personal no autorizado, no se puede hacer picnic.
- Dadas las limitaciones de espacio no se permiten carros de herramientas ni bancos de trabajos, se recomienda disponer solo de las herramientas necesarias para el mantenimiento de la moto, (caja de 60x40cm aprox).
- Es necesario para una buena convivencia el orden y respeto, no ocupar espacio de otros pilotos, por lo tanto, intentaremos que nuestros caballetes y calentadores se encuentren dentro de nuestro lugar asignado.
- Una vez salimos a pista, los caballetes y calentadores deben estar recogidos.
- ETG dispondrá de una serie de herramientas genéricas, radiales, extractores, taladro, pistola neumática etc. que se podrán utilizar llegado el caso, bajo la tutela de un integrante de ETG.

ASISTENCIA TÉCNICA ETG

- Por cada 4/6 pilotos, habrá asignado un mecánico de ETG que dará consejo y apoyo al responsable de la parte técnica de cada moto.
- Dicho mecánico asignado, tiene como función:
 - Asesorar y ayudar al padre en caso de avería o caída.
 - Realizar la toma de datos sobre la moto.
 - Cambio de neumáticos.
- Cada sábado se instalará por sorteo un sistema de telemetría en las dos categorías, la finalidad será de recopilar datos para todos los integrantes de la copa.
- Se dispondrá de un stock de recambio para poder atender las necesidades de cada moto. El pago se podrá realizar tanto en efectivo como en tarjeta de crédito.

ASISTENCIA DEL TUTOR DE LA MOTOCICLETA

FUNCIONES Y OBLIGACIONES – El padre es el responsable de:

- Poner y quitar calentadores. Recoger y ordenar calentadores y caballetes al salir a pista.
- Poner gasolina. Tener garrafas para adquirir la gasolina homologada de la copa.
- Mantener la moto limpia y en buen estado.
- Tomar las presiones de los neumáticos tanto a la entrada como a la salida de pista.
- Cambiar el desarrollo (piñón y corona).
- El domingo, llevar el CDI al briefing.
- Que el piloto asista a tiempo al Briefing y al sorteo de CDIs.
- Recoger e instalar el transponder y devolverlo al finalizar el día.
- Que la moto cumpla las condiciones para pasar las verificaciones técnicas.
- Llevar la moto a verificaciones.
- Llevar el caballete trasero al parque cerrado al finalizar cada sesión.
- Asegurarse que el conjunto moto + piloto cumpla con el peso mínimo establecido.
- Mantener la limpieza general del espacio asignado.
- Reciclar neumáticos y aceites usados.
- El estado y preparación para que la motocicleta esté lista en horario previsto de salida a pista.

PROCEDIMIENTO DE CAMBIO DE NEUMÁTICOS

- Los cambios de neumáticos será el sábado de 15:00 a 18:00
- La responsabilidad del padre es llevar los neumáticos a cambiar
- La responsabilidad del padre es llevarse los neumáticos usados. Está totalmente prohibido dejarlos tirados por el recinto.
- En caso de realizar un cambio de neumáticos por otro juego usado el precio de mano de obra será de 10 euros por neumático.

REGLAMENTO TÉCNICO

PROMORACC3



Índice

ARTÍCULO 1.GENERALIDADES	3
ARTÍCULO 2.SEGURIDAD	4
2.1.	3
2.2.	3
ARTÍCULO 3.PARTE MOTOR	5
3.1.	4
3.2.	4
3.3.	5
3.4.	6
3.5.	6
3.6.	6
3.7.	6
3.8.	6
ARTÍCULO 4.SISTEMA ELÉCTRICO	8
4.1.TRANSPONDER DE CRONOMETRAJE	8
ARTÍCULO 5.PARTE CICLO	9
5.1.	8
5.2.	8
5.3.	8
5.4.	8
5.5.	8
5.6.	8
5.7.	9
5.8.	9
ARTÍCULO 6.PARTE TÉCNICA	12
6.1.	11
6.2.	11
6.3.	12
ARTÍCULO 7.IMAGEN	14
NORMAS DE CONVIVENCIA	19

REGLAMENTO TÉCNICO COPA CATALANA DE PROMOVELOCITAT

2025 CATEGORÍA PROMO 3

La Federación Catalana de Motociclismo convoca la Copa Catalana de PromoVelocitat que se registrará de acuerdo con la normativa siguiente:

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

Todo el recambio debe ser suministrado por ETG Racing

Artículo 1. Generalidades

En la categoría de PROMO 3 (Minimoto 4,2 CV) la única motocicleta homologada es la Polini 910 aire 4,2 hp.

Las motocicletas destinadas a la COPA ETG POLINI dentro de la categoría **PROMORACC-3**, 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.

Estos Reglamentos están destinados a no autorizar modificaciones en la motocicleta homologada original para una reducción de costes (de la competición) y de una limitación de potencia.

- La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de las minimotos 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.
- No se autoriza el intercambio de motocicletas entre pilotos.
- 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 homologada para la competición.
- Sólo se podrá participar en la Copa Catalana de “Promovelocitat” con las motos Standard verificadas y homologadas por ETG.
- Las motocicletas homologadas constarán de un precinto ETG en el motor, unos carenados de color azul con la rotulación homologada. *(Imagen adjunta en la página 10)*

Artículo 2. Seguridad

- Si durante los entrenamientos 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.
- Queda totalmente prohibido el uso de cualquier dispositivo de grabación (cámaras Go Pro).
También queda prohibido la instalación de un soporte de cámaras en el casco del piloto.

2.1. Equipamiento pilotos

Los pilotos deben llevar el mono de cuero, este será de una sola pieza con protecciones en rodillas, codos, hombros, etc. Igualmente deben llevar guantes y botas o botines por encima del tobillo, de cuero u otro material similar. Todos estos elementos deben estar en perfecto estado, no se admitirán zapatillas de deporte altas, aunque sí botines de montañismo que cubran los tobillos.

- Están prohibidos los materiales sintéticos no homologados.
- Es obligatorio llevar protector de espalda.
- Los pilotos deberán llevar el casco integral.
- La decisión final en relación a la seguridad del equipamiento que verifique el piloto, la tendrá el Comisario Técnico.

2.2. Verificación final

Después de cada cronometrado y cada carrera pasarán verificación final obligatoria de:

- Peso todos los pilotos y verificación final obligatoria de carburante los 4 primeros clasificados más 1 elegido al azar.
- Después de la carrera final pasarán verificación obligatoria mecánica los 5 primeros clasificados.
- Igualmente serán obligados a pasar verificación final todos aquellos pilotos que designe el Jurado de la prueba.
- Las verificaciones finales podrán efectuarse en el mismo circuito o se solicitará a los responsables del piloto el desmontaje de cualquier pieza para su posterior verificación.

Artículo 3. Parte Motor

3.1. Cilindrada y potencias máximas

Motor mono-marcha, mono cilíndrico de 2 tiempos, con un cubicaje máximo de 40cc. con unas cotas de diámetro por carrera de 36x39mm., Una relación de compresión de 14: 1 y equipado con un encendido electrónico con carga inductiva, con todos los componentes homologados por el fabricante, excepto el piñón de salida y la corona, que puede ser sustituidos.

PROMOCAT - 3	
CILINDRADA MÁXIMA	40 cc
DIAMETRO POR CARRERA	36x39mm

El motor debe estar precintado por el personal de ETG.

- Queda totalmente prohibido correr con un motor que no esté debidamente precintado.
- En caso de rotura de precinto, el piloto debe alquilar un motor totalmente precintado al personal de ETG para la carrera y quedará automáticamente anulado el resultado obtenido con el motor fuera de normativa.
- El motor con una manipulación en el precinto deberá llevarse a las instalaciones de ETG para su posterior desmontaje y verificación de elementos, el coste será de 200€ + IVA (incluye juntas de cárter y retenes).

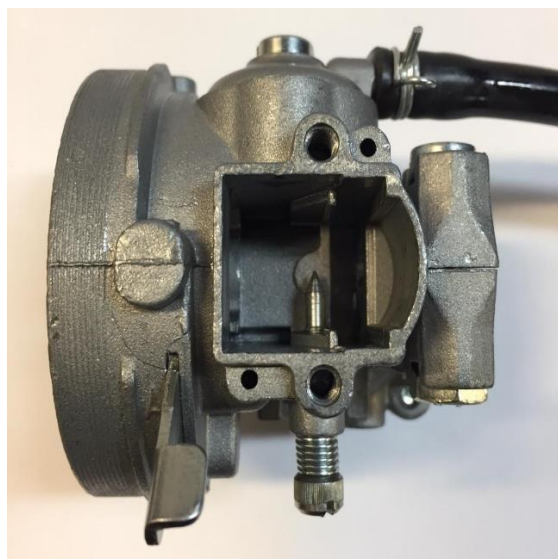
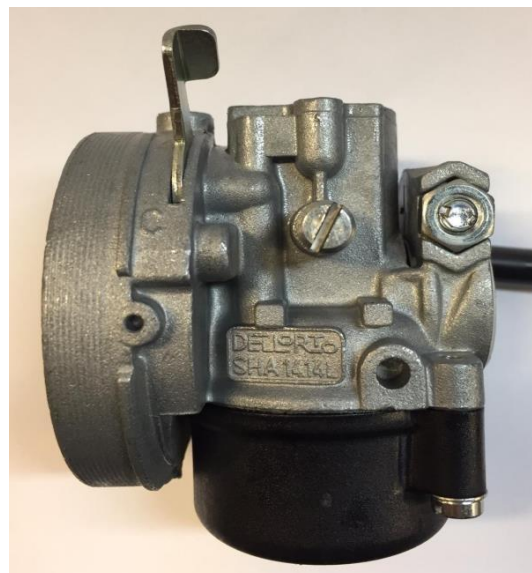
3.2. Mantenimiento y sustitución de elementos

El mantenimiento del motor solo se podrá hacer por el personal de ETG y en las instalaciones de Girona. El coste de la mano de obra será gratuito con un máximo de tres mantenimientos por temporada. Solo se procederá a la sustitución de piezas según la tabla adjunta en el manual.

Todos los mantenimientos de motor que se realicen serán acorde con la tabla de mantenimientos.

3.3. Carburador

- El carburador debe ser el homologado para la motocicleta del modelo 2019 o posterior.
- El tipo de Admisión debe ser la original homologada por el fabricante, sin modificaciones.



No se pueden cambiar las láminas. Las únicas aceptadas serán las originales de Polini azules (ver foto), mientras que el chicle de altas (MJ) que sí podrá ser sustituido. La carburación será única según cada circuito. El setting de carburación será proporcionado por ETG.



La dirección técnica puede incluir algún cambio en función de la meteorología existente en cada circuito.

CIRCUITO	CHICLÉ DE ALTA
ALCARRÁS CORTO	
ALCARRÁS LARGO	
JUNEDA	
MENARGUENS	
MORA D'EBRE	
MORA D'EBRE INVERSO	
OSONA	
EMPURIA BRAVA	
ZUERA	

3.4. Bujías

REF: NGK BR9EG

3.5. Aceite

Solo está permitido el uso del aceite: **CASTROL A747**



3.6. Control de dB

La sonometría máxima al escape debe ser como máximo 102 dB; la verificación se puede realizar en cualquier momento de la prueba. La medida se tomará según método FIM 2 metros MAX.

3.7. Tubo de escape

Deberá ser el modelo homologado por la marca.

- Deberá cumplir la normativa vigente respecto al nivel sonoro (102dB.)
- Durante el control de nivel sonoro, toda motocicleta no prevista de un punto muerto en la caja de velocidades, deberá ser situada sobre un soporte que le permita alcanzar las revoluciones necesarias para su medición.
- Los límites de nivel sonoro serán medidos a 7.000 RPM.
- Por razones de seguridad, los bordes de la salida del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes.

El escape no puede ser de ninguna manera modificado respecto a las dimensiones originales, es decir si el escape se fisura no podrá soldarse, deberá sustituirse por uno en estado óptimo.

3.8. Embrague

Centrífugo automático en seco homologado por el fabricante.

- Los muelles de embrague admitidos son los homologados por el fabricante de color amarillo (5 espiras, longitud 21 mm).
- No se puede modificar ningún otro componente del embrague.

Artículo 4. Sistema eléctrico

- No está permitido el uso de ningún sistema de telemetría en entrenamientos cronometrados y carreras oficiales de la FCM.
- No está permitido ningún dispositivo que le permita ver el tiempo realizado al piloto.
- Solo está permitida la colocación del sistema de contador RPM distribuido por la organización o el contador original de Polini.



1.1. Transponder de cronometraje

- El transponder de cronometraje deberá estar colocado en la horquilla.
- La sujeción del soporte del transponder, que es obligatorio, debe ser efectiva con bridas; la sujeción con velcro o cinta adhesiva únicamente no está autorizada.
- Debe colocarse el pasador o brida para la sujeción del transponder al soporte.
- No está autorizada ninguna manipulación del transponder.
- El Comisario Técnico verificará la correcta ubicación del mismo y no dará el visto bueno a las motocicletas que no lleven una fijación correcta del transponder y su soporte.

Artículo 5. Parte ciclo

5.1. Estribos

Los estribos serán los originales homologados para la motocicleta.

5.2. Horquilla

La horquilla debe ser la original del fabricante.

5.3. Amortiguador de dirección

A FCM proCat-3 no estará permitido su montaje.

5.4. Manetas y puño acelerador

Las manetas son obligatorias las originales del fabricante. Las manetas no podrán estar rotas o cortadas, deberán tener el final redondeado.

El puño de gas debería ser el original homologado por el fabricante, debiendo regresar al punto inicial cuando se suelte.

5.5. Manillares

Las extremidades del manillar deben ir protegidas mediante unos tapones de material plástico (modelo original). Cada motocicleta dispondrá de un interruptor o pulsador de paro, el cual debe estar situado en el manillar y en perfecto estado de funcionamiento.

5.6. Frenos

Serán los frenos mecánicos homologados por el fabricante.

Las motocicletas deben estar equipada con al menos un freno en cada rueda, que funcione separadamente. Los protectores de disco originales son obligatorios.

Es obligatorio llevar frenos detrás.

Las pastillas de freno y las zapatas deben ser las originales por el fabricante. Los discos de freno deben ser los originales y homologados por el fabricante.

El cable de freno deberá estar en perfecto estado mecánico y visual, de no ser así será obligatoria su sustitución.

5.7. Llantas y neumáticos

Los neumáticos deberán ser **PMT medida:**

- Delantero: PMT 90/65/R 6,5 **T41 TLF**
- Trasero: PMT 110/55/ R 6,5 **T41 TLR**

El uso de calentadores está prohibido.

Las llantas serán las homologadas por el fabricante de 6.5" pulgadas.

Se permite la utilización de neumáticos de lluvia.

Los neumáticos de lluvia deberán ser **PMT JUNIOR RAIN medida:**

- Delantero: PMT 90/65/ R 6.5.
- Trasero: PMT 90/65/ R 6.5.

Solo se permite un juego de neumáticos por carrera. (Por carrera se entiende todo el domingo: entrenamientos cronometrados y mangas). Los neumáticos deben ir identificados con un sticker suministrado por ETG. No se puede salir a pista sin el sticker.

En caso de no comprar neumáticos nuevos, el sticker debe colocarse igualmente en los neumáticos usados.

2.2. Carenado

- Es obligatorio el montaje del guardabarros delantero y trasero.
- El carenado será el original, en color azul producidos por el fabricante de la motocicleta.
- El tamaño y las dimensiones deben ser los mismos del original sin ningún añadido o eliminación de los elementos.
- Todas las minimotos deberán llevar carenado completo con quilla, según el modelo original homologado, en cualquier momento del evento oficial ETG (en entrenos y carreras).
- La cúpula debe ser la original.
- El guardabarros debe ser el original producidos por el fabricante para la motocicleta homologada. El guardabarros delantero color azul y el guardabarros trasero color negro.
- El colín y la tapa del depósito deberán ser también las originales en color azul.
- No se permite eliminar, ni manipular el protector de cadena.

Longitud	945mm.
Anchura carenado	240mm.
Altura del asiento	385mm.



Artículo 6. Parte técnica

1.2. 6.1. Combustible

- Solo está permitido el uso de combustible aceptado por la normativa FIM.
- No está permitido añadir algún aditivo en el combustible.
- En caso de no cumplir la normativa en cualquier verificación durante el evento será motivo de exclusión de la carrera o entreno.
- El depósito de combustible deber estar relleno con un material retardante de fuego (Explosafe).

1.3. 6.2. Pesos

- El peso mínimo admitido de la motocicleta es de 20 kg. sin lastre.
- El peso mínimo admitido para el conjunto de motocicleta y piloto será de 50Kg.
- El uso de lastre está permitido para alcanzar el peso mínimo. El uso de lastre debe ser declarado al Verificador Técnico del Campeonato durante las verificaciones preliminares.
- El lastre máximo permitido son 2 kg. Un piloto puede no llegar al peso mínimo de moto más piloto siempre que lleve el máximo de lastre y el peso mínimo de la moto sea correcto.
- La penalización por defecto en el peso mínimo será de la siguiente manera:
- Pérdida de 1 lugar en la clasificación, los entrenamientos o de la carrera según corresponda, por cada kilogramo o fracción de diferencia respecto al peso mínimo establecido.

1.4. 6.3. Desarrollos

- Habrá un umbral de ± 1 diente de la corona en todos los circuitos.

CIRCUITO	PIÑÓN	CORONA
ALCARRÁS CORTO	7	61
ALCARRÁS LARGO	7	58
JUNEDA	7	62
MENARGUENS	7	64
MORA D'EBRE	7	57
MORA D'EBRE INVERSO	8	64
OSONA	7	63
EMPURIA BRAVA	7	66
ZUERA	7	53

Artículo 7. Imagen

Todos los participantes de la Copa ETG-Polini, están obligados a cumplir los siguientes requisitos.

1. 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 Federación.
- No se autoriza el uso de publicidad, ropa ni material promocional de otras marcas de motocicletas que no sean Polini o que puedan ser competencia de alguno de los colaboradores o patrocinadores de la Copa.
- El equipamiento del piloto, formado por casco, mono oficial, guantes y botas debe presentar buen estado. Un excesivo deterioro o daño de cualquiera de estos componentes comportará la aplicación de una sanción o exclusión de la competición.
- Está totalmente prohibido llevar ropa y equipación de moto de otras escuelas de pilotaje.
- No se permite el uso de la imagen Polini ni de los patrocinadores de la Copa que no sea el autorizado o proporcionado por la organización.



2. Carpas / Boxes:

- El espacio en las carpas será el asignado por ETG RACING.
- No se permite la creación de espacios reservados con paneles, cintas, bancos ni con cualquier otro elemento.
- En todo momento se mantendrá un estricto orden y limpieza del área asignada en el box. El responsable de tener la zona asignada en buenas condiciones es el tutor y el piloto. El incumplimiento de estas normas resultará en una sanción para el piloto.
- 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, familia, etc.) no podrá tener acceso a la carpa ni al pitlane si viste ropa o material promocional de otras marcas que no sean Polini.
- Es de obligado uso cualquier material publicitario suministrado por parte de la organización, lubricantes, adhesivos, ropa corporativa de la copa, etc.
- No se permite el uso de la imagen Polini ni de los patrocinadores de la Copa que no sea el autorizado o proporcionado por la organización.
- No se permiten carros de herramientas en el espacio de la carpa. Solo está permitido, una caja pequeña de herramientas necesarias para la motocicleta.
- Se recuerda que la carpa no es un camping, por lo tanto durante todas las horas que dure la competición. En su interior no será el espacio adecuado para hacer comidas, etc. para esas necesidades ya existe la parte del paddock.
- Dentro del espacio asignado al piloto no se podrá superar nunca el número de 3 personas por motocicleta incluido el piloto.
- **Está totalmente prohibido fumar o el consumo de bebidas alcohólicas dentro de TODO EL RECINTO de la Copa.**

3. 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. *(Ver imagen)*
- No está autorizado el empleo de componentes o piezas que no sean las originales o homologadas.
- No está permitida 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 actuaciones a llevar a cabo para volver a salir a pista.
- Los responsables de la Copa ETG-Polini 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 . No se permitirán números con dibujos extraños.
- La organización se reserva el derecho de incorporar los cambios de imagen que consideren 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 APLICADA
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:

Los únicos espacios disponibles son delimitados (línea roja).



La organización de la Copa se compromete a 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 Dorsales:

En cada motocicleta se colocarán 3 dorsales. El delantero debe estar colocado en el centro del frontal del carenado.

Las placas laterales deberán estar colocadas a la derecha e izquierda del colín.

En los carenados/colines deben estar rotulados con la imagen corporativa de la Copa ETG Polini. El fondo del dorsal tiene que ser blanco y el número negro.

Los dorsales serán entregados por ETG. El diseño es el siguiente.



NORMAS DE CONVIVENCIA EN EL RECINTO DE LA COPA ETG POLINI

HORARIOS

- La entrada en el recinto se realizará una vez se acabe de instalar al completo y los técnicos de ETG den su autorización.
- El montaje del recinto se realizará el sábado entre las 8:30h y 9:30h.
- Los servicios de los integrantes de la organización de ETG, estarán disponibles una vez terminado el montaje de la estructura de la COPA.
- Habrá un horario de cierre del recinto, no se podrá disponer del recinto durante la noche (salvo excepciones).
- Tras la finalización de la última tanda, se deberá retirar todos los objetos personales del piloto y acompañantes (moto, equipamiento, caja herramientas...) y dejar la zona asignada en perfectas condiciones de limpieza y orden.
- Los cambios en los ajustes de la motocicleta propuestos en horario de la parada para comer, serán responsabilidad del padre en realizarlos. Siempre que no sea un cambio propuesto por la organización de ETG, que entonces serán ellos los encargados de llevarlo a cabo.
- El horario del cambio de neumáticos será de 15:00 a 18:00.

INSTALACIONES

- Se recomienda traer generadores de electricidad para los calentadores (para posibles imprevistos en la red eléctrica que proporciona el circuito).
- En caso necesario, se dispondrá de iluminación en el recinto.
- Se dispondrá de lugares de recogida de basura.
- El circuito proporciona bidones para reciclaje del aceite.
- Se dispondrá de un punto de aire comprimido. (se recomienda traer compresores para posibles imprevistos).
- Cada piloto dispondrá de un lugar asignado con una silla y una estantería para colocar sus pertenencias (casco, guantes y bebida energética o agua), se ruega mantener la zona limpia.
- No está permitido el uso de la estantería para almacenar herramientas, bebidas alcohólicas u otros alimentos poco nutritivos para un deportista.
- El recinto solo será un lugar de acogida para piloto, moto y responsable técnico, no se permite el estacionamiento de sillas, mesas y personal no autorizado, no se puede hacer picnic.
- Dadas las limitaciones de espacio no se permiten carros de herramientas ni bancos de trabajos, se recomienda disponer solo de las herramientas necesarias para el mantenimiento de la moto, (caja de 60 x 40 cm aprox).
- Es necesario para una buena convivencia el orden y respeto, no ocupar espacio de otros pilotos, por lo tanto intentaremos que nuestros caballetes y calentadores se encuentren dentro de nuestro lugar asignado.
- Una vez salimos a pista, los caballetes y calentadores deben estar recogidos.
- ETG dispondrá de una serie de herramientas genéricas, radiales, extractores, taladro, pistola neumática etc. que se podrán utilizar llegado el caso, bajo la tutela de un integrante de ETG.

ASISTENCIA TÉCNICA ETG

- Por cada 4 / 6 pilotos, habrá asignado un mecánico de ETG que dará consejo y apoyo al responsable de la parte técnica de cada moto.
- Dicho mecánico asignado, tiene como función:
 - Asesorar y ayudar al padre en caso de avería o caída.
 - Realizar la toma de datos sobre la moto.
 - Cambio de neumáticos
- Se dispondrá de un stock de recambio para poder atender las necesidades de cada moto.
- El pago se podrá realizar tanto en efectivo como en tarjeta de crédito.

ASISTENCIA DEL TUTOR DE LA MOTOCICLETA

FUNCIONES Y OBLIGACIONES – El padre es el responsable de:

- Poner gasolina. Tener garrafas para adquirir la gasolina homologada de la copa.
- Mantener la moto limpia y en buen estado.
- Tomar las presiones de los neumáticos tanto a la entrada como a la salida de pista.
- Cambiar el desarrollo (piñón y corona).
- Que el piloto asista a tiempo al Briefing.
- Recoger e instalar el transponder y devolverlo al finalizar el día.
- Que la moto cumpla las condiciones para pasar las verificaciones técnicas.
- Llevar la moto a verificaciones.
- Llevar el caballete al parque cerrado al finalizar cada sesión.
- Asegurarse que el conjunto moto + piloto cumpla con el peso mínimo establecido.
- Mantener la limpieza general del espacio asignado.
- Reciclar neumáticos y aceites usados.
- El estado y preparación para que la motocicleta este lista en horario previsto de salida a pista.

PROCEDIMIENTO DE CAMBIO DE NEUMÁTICOS

- Se dispondrá de un documento en el cual se determinará el orden por turnos de los cambios de neumáticos.
- Dicho documento lo gestionará el recambista de la copa.
- Los cambios de neumáticos serán de 15:00 a 18:00.
- La responsabilidad del padre es llevar los neumáticos en su turno. Si no está cuando le toque el turno, lo perderá y su turno pasará al final de la lista.
- La responsabilidad del padre es llevarse los neumáticos usados. Esta totalmente prohibido dejarlos tirados por el recinto.
- En caso de realizar un cambio de neumáticos por otro juego usado el precio de mano de obra será de 10€ por neumático.

ANEXO PASTILLAS DE FRENO



OHVALE ESPAÑA

DOCUMENTO DE HOMOLOGACIÓN DE COMPONENTE

Fecha: 2/7/2026

Emitido por: Albert Torras, Team Manager de ETG Racing y Ohvale España

1. Objeto

El presente documento tiene por objeto homologar el uso de las pastillas de freno de la marca TJT Factory Racing Parts, referencia 57784, como componente equivalente a las pastillas de freno originales, para su montaje en pinzas de freno delanteras JJuan y Brembo.

2. Componente homologado

Fabricante	TJT Factory Racing Parts
Componente	Pastillas de freno
Referencia	57784
Pinzas compatibles	JJuan y Brembo (delanteras)
Modelos	Ohvale GP-2 y GP-0 EVO

3. Alcance de la homologación

Las pastillas de freno TJT Factory Racing Parts ref. 57784 son compatibles con las pinzas de freno delanteras JJuan y Brembo montadas de serie en los modelos Ohvale GP-2 y GP-0 EVO, y en cualquier otro modelo Ohvale que monte dichas pinzas de origen.

Se consideran equivalentes a las pastillas de freno originales en cuanto a dimensiones, sistema de fijación y funcionalidad, quedando autorizado su montaje en sustitución de las mismas.

4. Declaración

Ohvale España declara que el componente descrito en este documento ha sido evaluado y homologado para su uso en los modelos y pinzas indicados, siendo válido como pieza equivalente a la original a todos los efectos.

Firma:

Albert Torras
Team Manager - ETG Racing / Ohvale España