



Andalucía



REGLAMENTO TÉCNICO

CAMPEONATOS ANDALUCES DE VELOCIDAD

2018



CAMPEONATO DE ANDALUCÍA DE VELOCIDAD

CATEGORÍA:

OPEN 600



FEDERACIÓN ANDALUZA DE MOTOCICLISMO



Síguelo en www.famotos.com **PREPARQUE** Digital

INDICE

1.- GENERALIDADES

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CATEGORÍA

2.1.- Cilindradas

2.2.- Pesos mínimos

2.3.- Números y fondos

3.- ESPECIFICACIONES DE LA MOTOCICLETA

3.1.- Restricción del conducto de admisión.

3.2.- Carburantes.

3.3.- Chasis y parte posterior del chasis.

3.4- Horquilla delantera. Se autoriza el cambio de horquillas.

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

3.6- Amortiguador(es) posterior(es).

3.7.- Llantas.

3.8.- Frenos.

3.9.- Neumáticos.

3.10.- Reposapiés y mandos de pie.

3.11.- Manillares y mandos manuales.

3.12.- Carenado.

3.13.- Depósito de combustible.

3.14.- Asiento.

3.15.- Haces eléctricos.

3.16.- Batería.

3.17.- Radiador y radiadores de aceite.

3.18.- Caja de aire.

3.19.- Sistema de inyección de carburante.

3.20.- Alimentación de carburante.

3.21.- Culata.

3.22.- Árbol de levas.

3.23.- Piñones de los árboles de levas.

3.24.- Cigüeñal.

3.25.- Bombas de aceite, bombas de agua.



Andalucía



- 3.26.- Bielas.
- 3.27.- Pistones.
- 3.28.- Aros de pistón.
- 3.29.- Ejes de pistón y clips.
- 3.30.- Cilindros.
- 3.31.- Carters motor-carters anexos (Tapas de carters, encendido, embrague).
- 3.32.- Transmisión caja de cambios.
- 3.33.- Embrague.
- 3.34.- Encendido-caja de control (CDI).
- 3.35.- Generador (Alternador).
- 3.36.- Sistema de escape.
- 3.37.- Elementos de fijación (Sujeciones diversas).

4.- LOS SIGUIENTES ELEMENTOS PUEDEN SER MODIFICADOS O REEMPLAZADOS CON RELACIÓN A LOS HOMOLOGAODS:

5.- LOS SIGUIENTES ELEMENTOS PUEDEN RETIRARSE:

6.- LOS SIGUIENTES ELEMENTOS DEBEN RETIRARSE:

7.- LOS SIGUIENTES ELEMENTOS DEBEN MODIFICARSE:

8.- LUZ TRASERA DE SEGURIDAD:

9. – EQUIPAMIENTOS SUPLEMENTARIOS.

10.- MOTOCICLETAS PELIGROSAS

11.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO

LA EVOLUCION DE ESTOS REGLAMENTOS PARA LAS SIGUIENTES TEMPORADAS SERÁ EN LA DIRECCIÓN DE LOS DE LA CATEGORÍA STK 600 DEL CAMPEONATO DE ESPAÑA



Síguelo en www.famotos.com



1.- GENERALIDADES

Todas las motocicletas participantes en los Campeonatos de Andalucía de Velocidad de la clase especificada, estarán conformes con los presentes Reglamentos Técnicos. Todo lo que no esté especificado en estos Reglamentos se regirá por los Reglamentos Técnicos del CIV, de la R.F.M.E. y F.I.M., en ese orden. En el caso de que no exista la categoría en cuestión en dichos reglamentos, se regirá por la decisión que tome el jurado de la prueba.

La decisión final de que una motocicleta cumple con lo establecido en los reglamentos o con la decisión del Jurado, es del Delegado Técnico de Velocidad de la F.A.M.

Solo se permitirá la verificación de una sola motocicleta por clase y piloto. En el caso de que una motocicleta, tras caída en los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Delegado Técnico de la F.A.M. podrá admitir la verificación de una segunda motocicleta.

Los comisarios técnicos podrán, si lo estiman oportuno, requisar aquellos elementos que no pasen las verificaciones técnicas, quedando en depósito hasta el final de la última manga.

En cualquier momento de la competición se podrá pasar verificaciones técnicas a cualquier motocicleta, para comprobar que cumple con el reglamento técnico, a requerimiento del Jurado de la Prueba, el Director de Carrera o el Delegado Técnico.

La sanción por no cumplir con el reglamento técnico, es la desclasificación o cambio de categoría de la motocicleta implicada. Se tendrá en cuenta si tras la carrera una motocicleta incumpliera el reglamento técnico a causa de una caída.

Las verificaciones técnicas preliminares al evento se pasarán con la motocicleta a punto para competir a excepción de los neumáticos y el combustible. El/Los Comisarios Técnicos del evento harán una verificación de dorsales y aspectos de seguridad de la motocicleta y/o de los pilotos. Reservándose el derecho de una comprobación técnica en cualquier momento del evento o al final de los entrenamientos cronometrados o la carrera.

Las motos se dejarán en el parque cerrado posterior a una carrera, con un caballete que las mantenga en pie por sí solas. Es obligatorio presentar en las verificaciones técnicas la ficha técnica de la motocicleta.

Todo aquello que no está autorizado y precisado en este reglamento está totalmente prohibido, incluidos partes o sistemas de la motocicleta.

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CATEGORÍA

Las motocicletas admitidas en la categoría OPEN 600 serán de producción y de libre comercialización, disponibles en el mercado a través de las redes de venta habituales.

- Categoría: OPEN 600

2.1.- Cilindradas





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

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

2.2.- Pesos Mínimos.

VER ANEXO 1 RFME 2017

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 Copa de España durante las verificaciones preliminares.

2.3.- Números y fondos

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.

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

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

Si el número 1 coincide con otros campeonatos con los que compartamos pista, el piloto del CAV pasará a ser el 01.

En caso de disputa sobre la legibilidad del/los número/s, la decisión del Director Técnico FAM será definitiva.

Los números y fondos serán:

	FONDO	NÚMERO
Serie 600	Blanco	AZUL



3.- 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.

3.1.- Restricción del conducto de admisión.

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

3.2.- Carburantes.

El carburante debe de cumplir las especificaciones de la FIM publicadas y actualizadas en la pagina de la www.fim-live.ch

3.3.- 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. **Tendrán que tener un espacio libre para la colocación del Stiket de control de la carrera.**

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 a ras del carenado donde esté instalado y adecuarse a la forma del mismo.

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

3.4- Horquilla delantera.

Las horquillas deben ser las originalmente instaladas y homologadas con las siguientes modificaciones:

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

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

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

Los muelles de la horquilla pueden remplazarse.

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

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

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

Se autorizan tratamientos suplementarios de las superficies.

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

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

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

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

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

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

El sistema de tensión de cadena puede modificarse o cambiarse.

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

3.6- Amortiguador(es) posterior(es).

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

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



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

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

3.7.- Llantas.

Las llantas anterior y posterior **deben ser las originalmente instaladas y homologadas sin modificación alguna pueden ser de diferente variantes del mismo modelo base y años concurrentes**. 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.

3.8.- Frenos.

Los discos de frenos delantero y posterior pueden cambiarse pero debe mantener y su anclaje original. **Las pinzas de freno delantera y trasera deben permanecer como en la motocicleta originalmente producida por el fabricante.**

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.

3.9.- Neumáticos.

La marca y modelo de neumáticos es de libre elección. **Se autoriza la utilización de slick.**



La profundidad del perfil para los neumáticos rallados debe ser de al menos 2,5mm en toda la anchura de la banda de rodadura del neumático durante la verificación antes de la carrera.

Los neumáticos de lluvia deben ser totalmente de molde. Los neumáticos recortados a mano están prohibidos. Los neumáticos de lluvia deben llevar la indicación “Not for Highway Use” ó “NHS”.

Se prohíbe cualquier modificación o tratamiento (corte, rayado,...)

El uso de generador de corriente, para suministrar energía a los calentadores en la parrilla, está permitido.

3.10.- Reposapiés y mandos de pie.

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

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

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

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

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

3.12.- Carenado.

El carenado y los guardabarros deben mantener la apariencia de los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada.

El carenado puede remplazarse por contratipos accesorios a las piezas de origen. El material puede cambiarse. Se autoriza la utilización de materiales en carbono o en Kevlar.

El tamaño y las dimensiones deben ser los mismos de los accesorios originales sin ningún añadido o eliminación de los elementos diseñados.

La cúpula puede remplazarse únicamente por un material transparente.

El conjunto de tornillos que aguantan los instrumentos en el carenado puede reemplazarse. Todos los demás soportes del carenado pueden modificarse o reemplazarse

Los conductos de aire originales entre el carenado y la caja de aire pueden modificarse o remplazarse.

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

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

El carenado inferior deberá incluir un agujero de 25mm, situado en la parte delantera del mismo. Estos agujeros deben permanecer cerrados mediante un tapón en caso de pista seca y deben abrirse únicamente en caso de lluvia.

Pequeñas modificaciones en el carenado y la adaptación en el cuadro o en el motor de pequeños conos plásticos para permitir la utilización de soportes destinados al cambio de ruedas están autorizados.

El guardabarros delantero debe ser igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

El guardabarros delantero no podrá ser taladrado.

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.

3.13.- Depósito de combustible.

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

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

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

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

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

3.14.- 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.

3.15.- 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.

3.16.- Batería.

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

3.17.- 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.

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

El ventilador y su cableado pueden ser eliminados. Los interruptores térmicos, el sensor de temperatura de agua y el termostato pueden ser eliminados del sistema de refrigeración.

3.18.- Caja de aire.

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

El elemento filtrante puede suprimirse o remplazarse.

Todas las motocicletas deben estar provistas de un sistema de reciclado cerrado. **Los respiraderos de aceite deben estar conectados, pueden pasar a través de un depósito de captura de aceite y deben descargar únicamente en la airbox.**

Los tubos de drenaje de la caja de aire deben ser sellados

No esta autorizado añadir un protector termico al airbox.

3.19.- 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.

3.20.- Alimentación de carburante.

La bomba de la gasolina y su regulador y su regulador de presion deben ser los originalmente instalados y homologados sin modificacion alguna.

Los conductos de combustible desde el depósito de gasolina hasta la rampa de inyección(excluida esta) pueden ser reemplazados y deben ser instalados de manera que estén protegidos de daños en caso de accidente

Pueden utilizarse conectores rápidos (quick connectors).

3.21.- Culata.

La culata debe ser la originalmente instalada y homologada sin modificacion alguna.

Las juntas pueden ser cambiadas.

Las valvulas, asientos de valvula, guias de valvula, balancines, muelles de valvulas y copeletas (retenedores) de los muelles deben ser igual a las originales producidas por el fabricante para la motocicleta homologada y estar instaladas en posicion original.

Solo el mantenimiento normal tal y como prescribe el manual de servicio del constructor está autorizado.

El sistema de inyección de aire en el escape debe ser bloqueado y el/los anclaje/s externos a la tapa de balancines deben ser reemplazados por tapa/s metálica/s.

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

3.22.- Árbol de levas.

Debe de ser el originalmente instalado y homologado sin modificación alguna.

3.23.- Piñones de los árboles de levas.

Los piñones de los árboles de levas pueden ser ranurados para permitir el calado de la distribución.

Los piñones de los árboles de levas de ajuste por presión pueden ser reemplazados por piñones regulables.

La cadena de distribución y el tensor deben permanecer como los homologados.

3.24.- 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.

3.25.- Bombas de aceite y agua, racores de aceite.

Deben de ser las originalmente instaladas y homologadas sin modificación alguna.

Los racores de aceite pueden modificarse o reemplazarse, los racores de aceite bajo presión, si son sustituidos, deben de estar fabricados en metal reforzado y tener tapones matrizados o fileteados.

3.26.- Bielas.

Las bielas deben ser las originales instaladas y homologadas sin modificación alguna..

3.27.- Pistones.

Los pistones deben ser los originales instalados y homologados sin modificación alguna.

3.28.- Aros de pistón.

Los aros de pistón deben ser los originales instalados y homologados sin modificación alguna.

3.29.- Ejes de pistón y clips.

Los ejes de pistón y los clips deben ser los originales instalados y homologados sin modificación alguna.

3.30.- Cilindros.

Los cilindros deben ser los originales instalados y homologados sin modificación alguna.

3.31.- Carteros motor-carteros anexos (Tapas de carteros, 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 carteros 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 Delegado Técnico de la FAM tiene la potestad para rechazar cualquier tapa que no satisfaga estos propósitos de seguridad.

3.32.- Transmisión caja de cambios.

Debn ser la originalmente instalada y homologada sin modificación alguna, excepto:

i) se puede eliminar el interruptor de punto muerto.

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

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

3.33.- 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.

Solos los discos de fricción pueden ser cambiados pero su número debe permanecer como el original

Los muelles de embrague pueden cambiarse.

3.34.- Encendido-caja de control motor(ECU).

La caja de control motor (ECU) tiene que ser la original homologada por el fabricante, puede modificarse o cambiarse el software interior.

3.35.- Generador (Alternador).

El alternador debe ser el originalmente instalado y homologado sin modificación alguna.

El estator debe de estar instalado en su posición original y sin desface.

El arranque eléctrico debe funcionar normalmente y siempre operativo para arrancar el motor durante el evento.

3.36.- Sistema de escape.

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

Proteger el sistema de escape no está autorizado, con la excepción de las partes próximas al pie del piloto y de las partes del carenado que deben protegerse del calor.

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

El límite de nivel sonoro para las "Open 600" es de 107 dB/A (con una tolerancia de +/- 3dB/A al finalizar la carrera)

RPM para realizar el control de ruido:

CILINDRADA	1 cilindro	2 cilindros	3 cilindros	4 cilindros
600cc	5000 RPM	5500 RPM	6500 RPM	7000 RPM
750cc	5000 RPM	5500 RPM	6000 RPM	7000 RPM

3.37.- Elementos de fijación (Sujeciones diversas).

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

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

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

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

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

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

4.- LOS SIGUIENTES ELEMENTOS PUEDEN SER MODIFICADOS O REEMPLAZADOS CON RELACIÓN A LOS HOMOLOGADOS:

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

5.- LOS SIGUIENTES ELEMENTOS PUEDEN RETIRARSE:

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

6.- LOS SIGUIENTES ELEMENTOS DEBEN RETIRARSE:

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

7.- LOS SIGUIENTES ELEMENTOS DEBEN MODIFICARSE:

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

- Todas las motocicletas de deben estar provistas de un sistema de reciclaje cerrado. Los aspiradores de aceite deben estar conectados y vaciarse en la caja de aire.
- No se admitirán emisiones directas a la atmósfera.
-

8.- 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 Copa de España 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

9. – EQUIPAMIENTOS SUPLEMENTARIOS.

Pueden añadirse equipamientos suplementarios que no se encuentren en la motocicleta homologada (por ejemplo, toma de datos, ordenadores,...).

La instalación de un sistema de transmisión de una señal entre el piloto y su equipo mediante infrarrojos (IR) por razones exclusivas de cronometraje está autorizada.

La instalación de un sistema GPS para calcular los tiempos y vueltas está permitido.

La telemetría no está autorizada.

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

10.- 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.

11.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO

Para poder participar en cualquier competición del Campeonato Andaluz de Velocidad, es obligatorio estar provisto del siguiente equipamiento:

- Casco: que deberá cumplir con las homologaciones para velocidad de la F.I.M. Solo cascos tipo “P”. No están permitidos los cascos de tipo “NP” o “J” (Cross, enduro o trial)

Queda prohibido montar en el casco cualquier tipo de accesorio, como por ejemplo cámaras, incluidos sus soportes, siempre que estos no vengan instalados de serie con la homologación del casco, por motivos de seguridad.

•

- Indumentaria: que será de cuero de una sola pieza y con protecciones
- Guantes: en material de cuero y que sean resistentes.
- Botas: en material de cuero o equivalente.

Es obligatorio presentar el equipamiento en la verificación técnica.

Todo el equipamiento estará siempre en perfecto estado de uso durante la prueba, para garantizar la protección del piloto en caso de caída. No está permitido salir a pista con un equipamiento que esté roto o deteriorado, por caídas o desgastes.

