



Andalucía



# REGLAMENTO TÉCNICO

## CAMPEONATOS ANDALUCES DE VELOCIDAD

# 2018



CAMPEONATO DE ANDALUCÍA DE VELOCIDAD

CATEGORÍAS:

## CLASICAS F2



FEDERACIÓN ANDALUZA DE MOTOCICLISMO



Síguelo en [www.famotos.com](http://www.famotos.com) **PREPARQUE** Digital

## INDICE

### 1.- GENERALIDADES

### 2.- ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LA CLASE

### 3.- MOTOR

- 3.1.- Cilindradas
- 3.2.- Carters motor
- 3.3.- Transmisión

### 4.- CHASIS

### 5.- CARENADO

- 5.1.- Dorsales

### 6.- SUSPENSIONES

- 6.1.- Horquilla delantera
- 6.2.- Brazo de suspensión posterior
- 6.3.- Amortiguador posterior

### 7.- RUEDAS

- 7.1.- Neumáticos

### 8.- FRENOS

### 9.- MANDOS

- 9.1.- Mandos de pie y estriberas
- 9.2.- Mandos manuales y manillar
- 9.3.- Luz trasera de seguridad

### 10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

- 10.1.- Depósito de combustible
- 10.2.- Carburador
- 10.3.- Caja de aire
- 10.4.- Carburante

### 11.- SISTEMA ELÉCTRICO

- 11.1.- Encendido
- 11.2.- Batería
- 11.3.- Alternador

### 12.- RADIADORES

### 13.- SISTEMA DE ESCAPE

### 14.- OBLIGACIONES

### 15.- MATERIALES LIGEROS

### 16.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO

## 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, 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.

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 pasaran 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 si solas.

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

## 2.- ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LA CLASE

Las motocicletas serán de libre comercialización, hasta el año 1983.

Nota: Se admitirán todas las motocicletas que aun siendo estas de años posteriores mantengan las especificaciones técnicas del mismo modelo del año 1983.

Categorías:

- CLÁSICAS F2

### 3.- MOTOR

#### 3.1.- Cilindradas

- CLÁSICAS F2: **Hasta 380c.c. 2 tiempos (Monocilíndricas)**
- **Hasta 500c.c. 4 tiempos 4 cilindros**
- **Ducati Pantah hasta 650c.c. 4 tiempos 2 cilindros.**
- .

**No se admiten motocicletas refrigeradas por agua.**

#### 3.2.- Carters motor

Es obligatorio el uso de protectores para las tapas de carter de motor, que contengan aceite y puedan entrar en contacto con la pista en una caída. Estos protectores, deberán estar debidamente anclados y serán de un material lo más resistente posible a la abrasión del asfalto (**material recomendable aleación de aluminio, acero inoxidable, acero, titanio: las tapas de fibra de carbono no están permitidas**)

Los tapones de llenado y vaciado de aceite de motor, caja de cambios y/o transmisión y filtro de aceite externo, se precintarán, para evitar que se aflojen y que se vierta aceite a la pista.

#### 3.3.- Transmisión

Es obligatorio tener puesta una tapa protectora en el piñón de ataque, por seguridad. Es obligatorio el montaje del dispositivo “aleta de tiburón”, en la parte inferior del basculante, como máximo a 5cm del plato de transmisión secundaria, por seguridad.

### 4.- CHASIS

El chasis debe ser el de origen. Los soportes de motor o pletinas deben permanecer originales como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada.

Soportes adicionales para el asiento pueden ser añadidos pero no pueden ser eliminados los originales como el fabricante los produjo para la motocicleta homologada. Los accesorios atornillados al sub-chasis pueden ser eliminados.

Están prohibidos los refuerzos y modificaciones en chasis, basculante y tijas, a excepción de los necesarios para colocar un amortiguador de dirección y la “aleta de tiburón” en el basculante.

Para que no se dañe el chasis en las caídas, se puede instalar dos topes como máximo, uno a cada lado del chasis con las siguientes características:

- Deberán terminar en un material resistente a la abrasión y que no desprenda chispas al contacto con el asfalto, como por ejemplo teflón o plástico.
- La parte final tendrá que ser redondeada sin aristas y tener un diámetro mínimo de 30 mm. y máximo de 76 mm.
- No sobresalir más de 30 mm. del chasis.

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

## 5.- CARENADO

El conjunto frontal/cúpula/carenado puede ser sustituido, pero manteniendo el aspecto original de la motocicleta.

La combinación de soporte de relojes no puede ser sustituida.

El guardabarros trasero y/o el protector de cadena pueden ser modificados para albergar coronas de transmisión de mayor diámetro.

Ninguna parte del carenado o de la motocicleta podrá sobresalir sobre una línea tangente, trazada verticalmente detrás del neumático trasero y delante del neumático delantero.

**Será obligatorio utilizar guardabarros delantero.**

### 5.1.- Dorsales

Cada motocicleta deberá estar dotada con tres placas porta números, con medidas mínimas de **285x235mm.**

La placa frontal deberá estar centrada en el carenado ó en caso de interferir una toma de aire central, ligeramente desplazada pero siempre para que la placa sea más visible por el lado donde esté situado el Cronometraje. Las placas traseras en ningún caso pueden estar colocadas de forma que el piloto en su postura de manejo de la motocicleta pueda interferir en la correcta visión de los números. Estas placas han de estar colocadas en el colín trasero.

En el caso de motos con colín muy puntiagudo, se autoriza el montaje de una placa en la parte superior y los números del TAMAÑO DE LOS DELANTEROS colocados con la parte superior del número hacia el piloto.

Las dimensiones mínimas de los números son:

	PLACA DELANTERA	PLACA TRASERA
ALTURA	160mm	120mm..
ANCHO	80 mm.	80 mm.
ANCHO DEL TRAZO	25 mm.	25 mm.
ESPACIO ENTRE CIFRAS	20 mm.	15 mm.

Deberán dejarse un espacio libre, como mínimo, de 20mm alrededor de los números, en el cual se vea el fondo del dorsal.

Los colores de los dorsales para las categorías Clásicas 500 y Clásicas Superiores:

<u>Categorías</u>	<u>FONDO</u>	<u>NÚMERO</u>
Clásicas F2	Blanco	Negro

## 6.- SUSPENSIONES

### **6.1.- Horquilla delantera**

El diámetro de las barras de horquilla será:

Categoría F2: de 36mm de diámetro máximo.

El tipo y aspecto de la horquilla debe permanecer original como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada.

No se permitirán suspensiones delanteras con reglaje exterior (Aire, gas, etc)

Cualquier cantidad y/o calidad de aceite puede ser utilizada en la suspensión delantera.

Los componentes internos estándar originales de la suspensión delantera pueden ser modificados.

Cualquier cantidad y/o calidad de aceite puede ser utilizada en la suspensión delantera.

Los puentes superior e inferior de la dirección (tijas) deben permanecer originales como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada.

El amortiguador de dirección no debe actuar como limitador de recorrido de la dirección (tope de dirección).

### **6.2.- Brazo de suspensión posterior**

Cada elemento del basculante debe permanecer original como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada (incluyendo el pivote del basculante).

Soportes para caballete trasero y tensor rápido del eje de rueda trasera pueden ser añadidos al basculante, siempre atornillados.

Los soportes deben tener aristas redondeadas (con radios grandes) vistos desde cualquier punto.

### **6.3.- Amortiguador posterior**

Todas las motocicletas deben tener un par de amortiguadores de suspensión trasera. No se permiten MONO-AMORTIGUADORES, salvo que se pueda demostrar que lo equipara de origen la motocicleta. El conjunto de la suspensión trasera debe parecer de la época. **Se permiten los amortiguadores con el depósito de gas separados.**

## 7.- RUEDAS

Las ruedas deben permanecer originales como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada, incluido el diámetro y la anchura.

El reenvío del velocímetro puede ser eliminado y sustituido por un casquillo espaciador.

Los separadores pueden ser modificados. Modificaciones en las ruedas para asegurar los espaciadores están permitidas.

#### Medidas categoría F2:

- Delantera: Diámetro 16, 18 o 19 pulgadas – Ancho máximo: 2,5 pulgadas
- Trasera: Diámetro 16 o 18 pulgadas – Ancho máximo: 3 pulgadas

### **7.1.- Neumáticos**

**La marca y modelo de neumáticos es de libre elección.**

Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos. No se permiten SLIKS ni SLIKS RAYADOS y cualquier otro neumático de perfil bajo.

**En caso de lluvia está autorizado el uso de neumáticos de lluvia, manteniendo las medidas autorizadas.**

**Está prohibida cualquier manipulación sobre el neumático.**

### **8.- FRENOS**

De libre elección, pero manteniendo el mismo tipo de frenos de la motocicleta original de la época. (Tambor o Disco).

En frenos de disco se admitirán como máximo pinzas de 2 pistones.

**Están prohibidas las bombas de freno con depósito independiente.**

### **9.- MANDOS**

#### **9.1.- Mandos de pie y estriberas**

Los reposapiés y los pedales pueden ser sustituidos, pero deben respetar los anclajes originales al bastidor.

Los reposapiés pueden ser rígidos o articulados con sistema de retorno a su posición normal de uso. El extremo del reposapiés debe tener como mínimo un radio esférico sólido de 8 mm

#### **9.2.- Mandos manuales y manillar**

Los extremos del manillar tendrán que terminar siempre en un tope redondeado de un material resistente a las caídas. Está prohibido el uso de materiales duros, como el hierro o el acero, para evitar dañar el asfalto y que se produzcan chispas.

Se puede instalar un amortiguador de dirección, sin que este modifique el ángulo de giro de la motocicleta.

El puño del gas debe volver a su posición de descanso libremente.

Las manetas deben terminar siempre en una bola de 9 mm de diámetro como mínimo.

Es obligatorio tener instalado un botón de pare situado en el manillar.

### **9.3.- 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 RFME 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**

## **10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN**

### **10.1.- Depósito de combustible**

El depósito puede ser el original o tener el mismo aspecto que el producido por el fabricante, para la motocicleta homologada.

Todos los depósitos de combustible deben llenarse completamente de una Mouse de elemento de carburante (explosafe o similar), para evitar que se produzcan gases en el interior y que en caso de caída haya explosión.

### **10.2.- Carburador**

De libre elección y preparación.

### **10.3.- Caja de aire**

De libre elección y preparación.

### **10.4.- Carburante**

Solo se podrá utilizar gasolina sin plomo, según el reglamento R.F.M.E y F.I.M.

## **11.- SISTEMA ELÉCTRICO**



La instalación original puede ser modificada como se indica a continuación: Las partes de la instalación que no se utilizan por haber sido eliminados sus componentes como son, indicadores de dirección (intermitentes), claxon, electro ventilador de refrigeración, etc. Deben ser desconectados o desmontados

### **11.1.- Encendido**

De libre elección y preparación.

### **11.2.- Batería**

De libre elección y preparación.

### **11.3.- Alternador**

De libre elección y preparación.

Las motocicletas equipadas con arranque eléctrico deben operar normalmente y estar en condiciones de arrancar el motor durante todo el evento (competición).

## **12.- RADIADORES**

**Solo está permitido el uso de radiadores para el aceite.**

## **13.- SISTEMA DE ESCAPE**

De libre preparación y elección, debiendo cumplir con las normas R.F.M.E. y F.I.M. de seguridad.

## **14.- OBLIGACIONES**

Se tendrá que eliminar o desmontar: retrovisores, faro, piloto trasero, intermitentes, caballete central y pata de cabra, matrícula y su soporte siempre que sea metálico y no esté situada en el guardabarros trasero, claxon, bolsa de herramientas, ganchos o parrilla de transporte, sujeción del casco, estribos y soportes de estribos del pasajero y anillas de sujeción del pasajero.

Es obligatorio llevar instalado al menos 1 depósito de 250 c.c. como mínimo, para todos los sobrantes y/o respiraderos de: Depósito, Motor, Radiador y Carburador. Dicho depósito será estanco y preparado para que no vierta su contenido en la pista. El depósito tiene que estar completamente vacío cada vez que la motocicleta salga a la pista. Está prohibido que dichos respiraderos y sobrantes acaben o descarguen en la quilla o caja de aire.

## **15.- MATERIALES LIGEROS**

De forma general, está prohibido el uso de piezas especiales y tornillería de materiales ligeros como: carbono, titanio, etc., a excepción de lo permitido expresamente en alguno de los artículos del reglamento.

## **16.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO**



Andalucía



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, Se aconseja que el color de los monos sea negro, de un solo color tradicional o bicolor.

**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.



Síguelo en [www.famotos.com](http://www.famotos.com) **PREPARQUE** Digital