



REGLAMENTO TÉCNICO

MINIVELOCIDAD

2019



FEDERACIÓN ANDALUZA DE MOTOCICLISMO

4-febrero-2019

C/. Lora del Río, N.º 1 (Instalaciones Deportivas Tiro de Línea) - 41013 Sevilla
☎ 954 613 897 ☎ 606 149 811 ☎ 606 102 870 Fax: 954 610 600



twitter @famotos YouTube famotostube info@famotos.com APP famotos www.famotos.com

facebook <https://www.facebook.com/fam.federacionandaluzamotociclismo>



CATEGORÍA:

MOTO 5



FEDERACIÓN ANDALUZA DE MOTOCICLISMO

INDICE

1.- GENERALIDADES

1.01.- Especificaciones de las clases MINI GP 220 XL

1.02.- Motor / Caja de velocidades

1.03.- Pesos mínimos

1.04.- Chasis y Sub-Chasis

1.05.- Geometría

1.06.- Horquilla delantera

1.07.- Suspensión trasera

1.08.- Dirección

1.09.- Amortiguador Posterior

1.10.- Frenos

1.11.- Llantas

1.12.- Neumáticos

1.13.- Depósito de combustible

1.14.- Caja de Aire y Conductos de Admisión

1.15.- Carburador

1.16.- Puño acelerador

1.17.- Reposapiés / Controles de pie

1.18.- Manillar y controles manuales

1.19.- Escape

1.20.- Carenado

1.21.- Instalación Eléctrica

1.21.1.-Luz Trasera de Seguridad

1.22.- Radiador y Radiador de Aceite

1.23.- Materiales Ligeros

1.24.- Telemetría

1.25.- Dorsales

1.26.- Equipamiento Piloto

1.27.- Motocicletas Peligrosas

1.28.- Homologación

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 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 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.

Las motocicletas destinadas al campeonato de Andalucía de Velocidad de la categoría MOTO 5 se basan en las motocicletas de producciones recientes o actuales y disponibles en el mercado a través de las redes de venta habituales del fabricante y homologadas por este.

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.

Si una motocicleta tuviera que sufrir una modificación por seguridad del piloto y la competición, se tendrá que pedir una autorización por escrito, previa a la modificación, donde se detalle el tipo de modificación y las razones por la cual se hacen, al Delegado Técnico de la FAM.

1.1.- Especificaciones de las clases MOTO 5

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

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

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

La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de las motocicletas MOT 5 deben (salvo indicación contraria) ser conformes a la forma homologada (originalmente producida por el constructor).

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

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

1.2.- Motor / Caja de velocidades

Configuración del motor y cilindrada máxima:

MOTO 5
4t
220cc
21CV

Caja de velocidades:

MOTO 5
5v

El motor y la caja de cambios deben ser los originales homologados por el fabricante sin ningún tipo de modificación. Se podrá montar un Kit de motor homologado por el fabricante de la motocicleta, que constará de árboles de levas, junta de culata, carburador y toma de admisión.

1.3.- Pesos mínimos

Los pesos mínimos para las motocicletas serán los siguientes:

MOTO 5
91kg

El peso mínimo admitido para el conjunto de motocicleta y piloto es el siguiente:

MOTO 5
136Kg

Para llegar a los pesos minimos se autoriza el uso de lastre.

Los pilotos cuyo peso corporal con casco, mono y botas no supere los 35 kg estarán autorizados a utilizar un lastre de como máximo 4 kg. Por tanto, el peso mínimo para las motocicletas sin gasolina y en vacío o después de la carrera para estos pilotos nunca deberá ser inferior a 97,5 kg.

Los pilotos que superen en más de 12 kg el peso mínimo exigido para el conjunto de motocicleta y piloto se les permitirá retirar el motor de arranque y los elementos de éste que no sean necesarios; además tendrán la posibilidad de montar el carburador de 36 mm. Ø.

Durante el próximo año se podrá incorporar a este reglamento una medida correctora del peso en caso de existir una manifiesta diferencia técnica entre las diferentes motos homologadas en cada categoría

Se aplicará una tolerancia de 0,5 kg.

Una primera infracción será penalizada con una advertencia. Una segunda infracción comportará una sanción consistente en la suma de 1 segundo por cada kilo de menos si se produce en los entrenamientos cronometrados y en la suma de 8 segundos por cada kilo de menos si se produce en carrera.

El peso puede controlarse en cualquier momento. El peso de la motocicleta será medido en el modo en que la motocicleta participe, comprendido el aceite, agua y otros líquidos, además de cualquier elemento complementario fijado a la motocicleta, tales como el emisor de cronometraje, cámara, equipamiento electrónico telemétrico, etc.

Durante las sesiones de entrenamientos, se podrá solicitar a cualquier piloto que presente su motocicleta a una verificación del peso en el pit lane (esto se hará de manera tal que el piloto o el equipo sean molestados lo menos posible pero, de todos modos, el piloto o el equipo debe someterse a estos controles).

1.4.- Chasis y Sub-Chasis

Debe ser el original de la moto homologada sin ningún tipo de modificación.
La distancia entre ejes debe ser:

MOTO 5
1220+/-15

1.5.- Geometría

Debe ser la original, no se permite ninguna modificación.

1.6.- Horquilla delantera

Las horquillas deben ser las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.

Las partes internas standard de origen de las horquillas no pueden modificarse; únicamente pueden sustituirse el aceite y los muelles así como variar su precarga.

1.7.- Suspensión trasera

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

Un protector de cadena debe fijarse de modo que impida que la pierna/el pie del piloto se meta entre el recorrido de la cadena inferior y la corona posterior de la rueda. El protector de cadena debe estar sujeto de manera consistente no permitiéndose la sujeción del mismo con elementos plásticos tales como bridas, teflón o similar.

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

1.8.- Dirección

Deberán fijarse unos topes para asegurar un espacio de un mínimo de 30mm. entre el manillar y el depósito, cuando el ángulo de giro esté en su punto máximo.

1.9.- Amortiguador Posterior

El/los amortiguador/es deben ser los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada; únicamente pueden sustituirse el aceite y los muelles.

Los apoyos y los puntos de fijación deben ser los originales homologados por el fabricante y sin ningún tipo de modificación.

1.10.- Frenos

Las bombas de freno, tanto la delantera como la trasera, deben ser las originales homologadas por el fabricante.

Las pinzas de freno (delantera y trasera), deben ser las originales homologadas por el fabricante.

Los discos de freno serán los homologados por el fabricante, pero siempre de material férreo (los discos de carbono no están autorizados).

Sólo estarán permitidos el siguiente número de discos y pinzas de freno en cada rueda, de medidas:

MOTO 5	
anterior	posterior
1 disco	1 disco
290	168

Los latiguillos de freno son libres.

Las pastillas de freno son libres.

No se autoriza ningún conducto adicional de aire.

1.11.- Llantas

Las llantas deben mantenerse igual a las originales del modelo producido por el fabricante en el momento de la venta por la red de concesionarios y agentes para la motocicleta homologada.

Los ejes o pasadores delantero y trasero deben mantenerse igual que los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada.

El diámetro y la anchura de la llanta deben mantenerse igual a las originalmente homologadas.

La medida de las llantas será:

MOTO 5	
anterior	posterior
2,50 x 17"	3,50 x 17"

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

1.12.- Neumáticos

Seran de la marca PMT con especificaciones de libre elección

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,...)

1.13.- Depósito de combustible

Será el original y el interior es obligatorio que esté forrado de mousse, preferentemente

Explosafe o similar.

El tapón debe ser el original sin ninguna modificación.

Los tapones de carburante deben ser estancos y tener un sistema eficaz de cierre.

Las chimeneas de aireación del depósito de carburante deben llevar una válvula de retención. La salida de las chimeneas de aireación debe hacerse en un recuperador apropiado, el cual debe tener una capacidad mínima de 125cc.

1.14.- Caja de Aire y Conductos de Admisión

La caja de aire, las toberas y la caja de filtro deben ser la originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada, sin ningún tipo de manipulación.

Las motocicletas homologadas con filtro de aire no podrán eliminarlo. Se autoriza su sustitución por otro similar al homologado.

Los conductos de aire originales no pueden modificarse.

1.15.- Carburador

El sistema de alimentación debe ser el original homologado por el fabricante.

El carburador será el original homologado para dicho modelo:

MOTO 5
Mikuni 28 mm

Los chicles y sus reglajes serán libres.

Las mariposas deben ser la originales sin ninguna modificación.

TUBOS DE ASPIRACIÓN: Cualquier tubo de aspiración desde el motor o desde la caja de cambios deberá descargar en un depósito estanco con una capacidad mínima de 250cc.

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

1.16.- Puño acelerador

El conjunto acelerador con su cableado correspondiente es libre.

El puño giratorio de gas debe cerrarse automáticamente en cuanto se suelte.

1.17.- Reposapiés / Controles de pie

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

Los reposapiés se podrán adaptar a la medida del piloto.

1.18.- Manillar y controles manuales

El manillar debe ser el original.

Las manetas y sus cableados correspondientes son libres. La longitud de las manetas no puede ser superior a 200mm., medidos desde el pivote, y terminadas en una esfera con un diámetro no inferior a 18mm. En caso de ser su terminación aplanada, tendrán un mínimo de 14mm.

Las motocicletas deben estar provistas, y en estado operativo, de un botón de paro montado sobre el manillar.

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. Es obligatorio la instalación de un pulsador de paro colocado en el manillar.

1.19.- Escape

Solo se podrá utilizar el homologado por el fabricante. El límite sonoro será de 105 db/A (con una tolerancia de 2 db/A durante toda la prueba, entrenamientos y carrera).

La medida se tomará según el método FIM 2 metros Max.

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

1.20.- Carenado

Debe ser el original y mantendrá la imagen, sujeciones y medidas del homologado por el fabricante. Se autorizan los tacos de protección, de nylon, redondeados, y no podrán sobresalir más de 15mm.

El uso del guardabarros, tanto delantero como trasero, es obligatorio.

El borde del parabrisas y los bordes del resto de las partes expuestas del carenado deben ser redondeadas. Ninguna parte de la motocicleta puede encontrarse detrás de una línea trazada verticalmente al borde del neumático trasero.

Las medidas máximas serán aquellas producidas por el fabricante para la Motocicleta homologada. Excepcionalmente, y bajo autorización expresa y supervisión del organizador, se podrá rebajar la altura de la silleta al suelo.

No se permiten orificios adicionales.

La parte inferior del carenado debe estar construida para contener, en caso de rotura del motor, Al menos la mitad del total del aceite y el líquido refrigerante del motor. El borde inferior de cualquier abertura en el carenado debe estar por lo menos a 50mm. del fondo del carenado.

La parte inferior del carenado debe incorporar un agujero de 25mm. en el fondo de la parte inferior delantera. Este agujero debe permanecer cerrado en condiciones de seco y debe ser abierto sólo en condiciones de lluvia y cuando el Director de Carrera declare la carrera de mojado.

1.21.- Instalación Eléctrica

Los haces de cables deben de ser los originales.

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

Los cables deben ser continuos entre sus extremos de conexión.

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

No se autoriza ninguna modificación en la instalación eléctrica.

1.21.1.-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 Técnico FAM será definitiva.

La luz debe poder ser encendida y apagada

1.22.- Radiador y Radiador de Aceite.

No se autoriza ninguna modificación.

1.23.- Materiales Ligeros.

La utilización del titanio o carbono está prohibida.

Para los ejes de las ruedas está igualmente prohibida la utilización de aleaciones ligeras.

1.24.- Telemetría

No está permitido el uso de telemetría.

No se permite ningún sistema de adquisición de datos.

Es caso de que el modelo homologado disponga de sistema de adquisición de datos este debe estar desconectado y nunca estar en comunicación con el sistema de encendido. Los sistemas de encendido y adquisición de datos deben ser en todo momento independientes.

Un dispositivo oficial de señalización podrá ser exigido en la máquina (transponder).

Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no se consideran como telemetría.

Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no deberán perjudicar a ningún método o equipamiento oficial de cronometraje.

1.25.- Dorsales

Los números de carrera deben fijarse en la parte delantera y opcional en los dos lados de

REGLAMENTO TÉCNICO C.A.M. 2019 / MOTO 5

la motocicleta, con el fin de que sean claramente visibles para el cronometraje, los espectadores y los Oficiales.

Los números deben tener la siguientes medidas que se indican seguidamente Los números y fondos serán:

Las medidas mínimas de los números serán:

Altura números 140mm
Anchura del trazo número 20mm.

Los fondos de las placas porta números no deben tener una inclinación de más del 30 % con respecto a la vertical.

Deberá dejarse un espacio libre de al menos 2mm. alrededor de los números.

En cada motocicleta se colocarán tres placas porta números. La placa frontal debe estar colocada en

el centro del frontal del carenado o ligeramente ladeado hacia el lado en el que está situado el cronometraje oficial. Las placas laterales deben estar colocadas en la parte posterior derecha e izquierda del colín o del carenado. Alternativamente, se puede colocar un dorsal en la parte central del colín con la parte superior del número hacia el piloto.

En los carenados/colines de color claro, habrá un ribete en negro de una anchura mínima de 8mm. alrededor del fondo blanco.

En el caso de discusión referente a la legibilidad de los números, la decisión del Comisario Técnico será final.

Solo se adjudicarán numeraciones de hasta dos dígitos (de 1 al 99).

MOTO 5	
Fondo	Numero
Libre	Libre

1.26.- Equipamiento 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 vengán instalados de serie con la homologación del casco, por motivos de seguridad.

Indumentaria: que será de cuero o cordura 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.

El comisario Técnico de la Prueba podrá requisar cualquier componente de la indumentaria de un piloto que no cumpla con las normas de seguridad.

Al piloto se le entregará un documento donde se expondrá:

- 1- La fecha de retirada.
- 2- El motivo de la retirada.
- 3- La fecha de entrega.

Este documento tendrá que ser firmado por:

- 1.- El comisario Técnico de la Prueba.
- 2.- Por el piloto(en caso de ser menor por el representante legal).

1.27.- Motocicletas Peligrosas.

Si durante los entrenos o la carrera, un Comisario Técnico constata un defecto a un 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.

1.28.- Homologación

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

Un documento técnico con pesos, esquemas, diagramas, lista de piezas, referencias y precios de Las mismas, dimensiones y fotos de las mismas deberán ser presentadas por el fabricante, importador.