



REGLAMENTO TÉCNICO

MINIVELOCIDAD

2019



FEDERACIÓN ANDALUZA DE MOTOCICLISMO

26 de Marzo de 2019



C/ Lora del Río, 1
Instalaciones Deportivas Tiro de Línea -41013
954 613 897 - Fax: 954 610 600
606 149 811 info@famotos.com



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



@famotos



famotostube



famotos



www.famotos.com



CATEGORÍA

MINI GP 190



FEDERACIÓN ANDALUZA DE MOTOCICLISMO

INDICE

1.- GENERALIDADES

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE

3.- MOTOR

3.1.- Cilindradas

3.2.- Carters motor

3.3.- Embrague, caja de cambios y transmisión

4.- CHASIS

5.- CARENADO

5.1.- Dorsales

6.- SUSPENSIONES

6.1.- Horquilla delantera y Amortiguador posterior.

7.- RUEDAS

7.1.- Neumáticos

8.- FRENOS

9.- MANDOS

9.1.- Mandos de pie y estriberas

9.2.- Mandos manuales y manillar

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

10.1.- Depósito de combustible

10.2.- Carburador

10.3.- Carburante

11.- SISTEMA ELÉCTRICO

12.- RADIADORES

13.- OBLIGACIONES

14.- MATERIALES LIGEROS

15.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO

16.- SANCIONES

17.- LUZ TRASERA DE EMERGENCIA



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 o Juez Árbitro.

La decisión final de que una motocicleta cumple con lo establecido en los reglamentos ó con la decisión del Jurado, es del Delegado Técnico de Velocidad de la F.A.M o en su defecto el Comisario Técnico. 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. o el comisario técnico podrá admitir la verificación de una segunda motocicleta.

Los comisarios técnicos podrán requisar provisionalmente aquel equipamiento del piloto que no pase las verificaciones de seguridad, quedando en depósito hasta el final de la última manga de la categoría.

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 ó Comisario Técnico.

La sanción por no cumplir con el reglamento técnico, es la desclasificación o cambio de categoría de la motocicleta implicada. En caso de que la lectura en banco fuese superior a la reglamentada, se aplicaran las sanciones recogidas en el artículo 16 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.

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.

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE

<u>CATEGORÍA</u>	<u>CILINDRADA</u>	<u>CABALLOS</u>	<u>PESO MOTO</u>
MINI GP 190	Hasta 190 cc	22CV*	62KG

SE ADMITE UNA TOLERANCIA EN LA POTENCIA DE 0,5CV

***Esta potencia es orientativa, al tratarse de una nueva categoría puede estar sujeta a una modificación en el transcurso del campeonato.**



3.- MOTOR

El motor será el original de la motocicleta estando prohibido su cambio y/o modificación en cualquiera de sus componentes.

3.1.- Cilindrada

La cilindrada máxima admitida será 190 c.c.

No se admitirá ninguna tolerancia en la cilindrada.

3.2.- Carters motor

Los tapones de llenado y vaciado de aceite de motor y caja de cambios se precintarán para evitar que se aflojen y que se vierta aceite a la pista.

3.3.- Embrague, caja de cambios y transmisión

La caja de cambios será de accionamiento manual con un máximo de 4 velocidades, estando prohibidas las automáticas,

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 de la motocicleta.

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.

5.- CARENADO

No está permitida la montura de carenados adicionales.

Todas las partes plásticas que componen la motocicleta no podrán estar rotas o deterioradas.

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 1 placa porta números, en el frontal de la moto, con medidas mínimas de 150x150mm, además de 2 opcionales en los laterales de la motocicleta. La placa frontal deberá estar centrada en el carenado ó ligeramente desplazada, pero siempre para que la placa sea más visible por el lado donde esté situado el Cronometraje.

Los números tendrán unas medidas mínimas de: 100mm de altura y 50mm de ancho.

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.

Las dimensiones mínimas de los números son: 120x60mm

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 serán de libre elección, siempre y cuando sean **LEGIBLES** y respeten las medidas reglamentadas.

6.- SUSPENSIONES

6.1.- Horquilla delantera.

La horquilla delantera debe ser la original homologada por el fabricante de la motocicleta. - Máximo de 39 mm de diámetro de barra. - Máximo 115 mm de recorrido de barra. - Podrá ser regulable en la parte hidráulica de compresión, extensión y precarga. La tija superior e inferior, deben ser las originales autorizadas al fabricante de la motocicleta. Se pueden reemplazar los muelles de horquilla para un mejor ajuste moto/piloto. Se puede modificar la cámara de aire para un mejor ajuste moto/piloto. No se puede modificar la parte interna de la motocicleta, parte hidráulica. Tratamientos superficiales adicionales no están permitidos.

6.2.- Amortiguador de dirección.

Solo estará permitido el amortiguador de dirección que está incluido en el kit específico para esta motocicleta.

6.3.- Suspensión Trasera

El amortiguador debe ser el original autorizado al fabricante de la motocicleta. - Podrá ser regulable en su totalidad. Se puede sustituir el muelle trasero. Se puede modificar la longitud del mismo. No se puede modificar la parte interna del amortiguador.

7.- RUEDAS:

Serán las de serie de la Motocicleta

Delantera 2.50" x 12"

Trasera 3" x 12"

7.1.- Neumáticos

Serán de la marca PMT con especificaciones de libre elección.

No está permitido manipular o rayar los neumáticos.

8.- FRENOS:

Sólo un único disco y una pinza de freno están permitidos en cada rueda.

Los discos de freno, deben ser los originales homologados por el fabricante de la motocicleta. - Delantero con un diámetro máximo de 240 mm. - Trasero con un diámetro máximo de 190 mm. Los latiguillos de freno son de libre elección, pero estarán instalados de forma que no puedan sufrir roces y/o enganches con otros participantes No se autoriza ningún conducto adicional de aire.

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

- Pinza freno delantera con un máximo de 4 pistones (25 mm de diámetro como máx.) y puede ser de anclaje radial o axial.
- Bomba de freno delantera con pistón de 11mm como máximo.
- Pinza de freno trasera con un máximo de 2 pistones (25 mm de diámetro como máx.).
- Bomba de freno trasero con pistón de 12,7 mm como máximo.

9.- MANDOS

9.1.- Mandos de pie y estriberas

Las estriberas y sus mandos pueden ser reposicionados, pero sus soportes deben estar montados en lugares originales del chasis. Las estriberas deben montarse fijas, las cual deben de acabar en una esfera de al menos 8mm de radio. La superficie del tapón debe ser diseñada para alcanzar el área más amplia posible.

9.2.- Mandos manuales y manillar

El manillar debe tener la configuración igual al original de la motocicleta homologada. Los manillares deben tener una anchura máxima de 600 mm y sus terminaciones deben terminar en tapones sólidos. La anchura se define como el ancho medido entre la parte exterior de las empuñaduras del manillar. Las manetas son de libre elección. La longitud de las manetas no puede ser superior a 200 mm medidos desde el eje de pivotante y terminadas en una esfera con un diámetro no inferior a 18 mm. Los semimanillares dispondrán de sus correspondientes topes de caída con un mínimo de longitud de 20 mm medido desde el final del manillar. Estos deberán de estar contruidos con un material de plástico. Las motocicletas deben de estar equipadas con una protección en la maneta de freno para protegerla de una activación accidental en caso de colisión con otra motocicleta. Sólo podrán instalarse elementos fabricados específicamente para esta función. En caso de duda sobre la eficacia del sistema, la decisión del Director Técnico RFME será definitiva. Las motocicletas deben estar equipadas, y en estado operativo, de un botón de pare ubicado en el semimanillar izquierdo (que pueda ser alcanzado por la mano mientras esté apoyada en el puño) capaz de detener el motor. El botón debe de ser de color rojo.

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN:

El filtro de aire será el de serie de la motocicleta.

No se permite el uso del Air-Box ni la manipulación de la caja de filtro de aire.

Está prohibido agujerear las tapas del filtro del aire.

Está prohibido el uso de bomba de aceleración o el uso de Power-Jet.

10.1.- Depósito de combustible

El depósito debe ser el original producido por el fabricante, para la motocicleta homologada. Todos los depósitos de combustible deben llevar 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

El carburador debe de ser la pieza originalmente montada y homologada por el fabricante de la motocicleta y con un máximo de 28 mm de diámetro. Solo se puede sustituir (los chicles y la posición de la aguja), quedando totalmente prohibido modificar el difusor, la aguja y demás recambio reemplazable del mismo. La toma de admisión o tobera deberá ser la originalmente montada por el fabricante de la motocicleta.

10.3.- Carburante

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

11.- SISTEMA ELÉCTRICO Y TELEMETRIA

11.1-Cableado Eléctrico.

Los haces de cables deben de ser los originales de la motocicleta.

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

Los cables deben de 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.

11.2- Telemetría.

No está permitido el uso de telemetría.

No se permite ningún sistema de adquisición de datos.

En caso de que el modelo de motocicleta homologado disponga de sistema de adquisición de datos este debe de estar desconectado y nunca estar en comunicación con el sistema de encendido.

No está permitidos los dispositivos automaticos de control de paso(vueltas).

11.3-Encendido.

El encendido debe de ser el original de la motocicleta homologada

12.- RADIADORES

Solo está permitido el uso de agua en la refrigeración líquida, estando prohibido todo tipo de aditivos. Los sistemas de refrigeración se mantendrán como el original.

Se podrá instalar un sistema de refrigeración para el aceite del motor siempre y cuando estén aseguradas sus conexiones para que no puedan producirse escapes.

13.- OBLIGACIONES

Es obligatorio llevar instalado al menos 1 depósito de 125 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.

Es obligatorio llevar topes de nylon o plástico en todas aquellas partes que puedan rozar con la pista y provocar marcas en el asfalto.

14.- MATERIALES LIGEROS

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

15.- 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 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).

16. SANCIONES

Cuando la medición en banco de potencia sobrepase lo reglamentado en las diferentes categorías se sancionará de acuerdo a la siguiente tabla.

Tramo de potencia	Sanción en entrenos	Sanción en carrera
Entre 0.1 y 0.3 cv	1 segundo al mejor tiempo	0,5 segundos por vuelta



Entre 0.4 y 1 cv	2 segundo al mejor tiempo	1 segundo por vuelta
Más de 1 cv	Desclasificado	Desclasificado

Quando la medición del peso sea inferior a lo reglamentado en las diferentes categorías, se sancionará de acuerdo a la siguiente tabla.

Tramo de peso	Sanción en entrenos	Sanción en carrera
0,1 a 2,5 kg	2,5 % de los tiempos	2,5% del tiempo
2,6 a 5 kg	5 % de los tiempos	5 % del tiempo
5,1 a 7,5 kg	7,5 % de los tiempos	7,5 % del tiempo
7,6 a 10 kg	10 % de los tiempos	10% del tiempo
Más de 10 kg	Perdida de tiempos	Desclasificación

17.-LUZ TRASERA DE EMERGENCIA

Todas las motocicletas deben de tener una luz roja en funcionamiento en la parte posterior de la motocicleta, para ser usadas en carreras en lluvia, poca visibilidad o carreras nocturnas.

Sera colocada en la parte final del asiento/carenado y aproximadamente en línea central de la motocicleta. La decisión final sobre la posición de la luz roja la tendrá el Comisario Técnico de la prueba.