

# REGLAMENTO TÉCNICO

## CAMPEONATO DE ANDALUCÍA DE VELOCIDAD

# 2019



CATEGORÍA:

# CLÁSICAS 2-Tiempos



## FEDERACIÓN ANDALUZA DE MOTOCICLISMO

## INDICE

### 1.- GENERALIDADES

### 2.- ESPECIFICACIONES TÉCNICAS 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
- 6.2.- Brazo de suspensión 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.- Deposito 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

**ESTE REGLAMENTO ESTAR SUJETO A POSIBLES MODIFICACIONES EN EL TRANCURSO DEL CAMPEONATO**

## 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.

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 se pasaran con la moto a punto para correr, con la excepción de los neumáticos.

Las motos se dejarán en el parque cerrado posterior a una carrera, con un caballete que las mantenga en pie por si solas.

## 2.- ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LA CLASE

Las motocicletas admitidas son del tipo velocidad de ciclo 2 tiempos y con una cilindrada mínima de 125 cc. **y cualquier** año de fabricación. **HASTA 2000**

Categoría:

- **SPORT PRODUCCIÓN PROTO CLASIC 2T (EDAD MINIMO 30 AÑOS)**
- 125 GP
- 250 GP

## 3.- MOTOR

### **3.1.- Cilindradas**

#### **SPORT PRODUCCIÓN PROTO.**

Motores de 125 cc. hasta 500cc de fabricación de serie.

Los modelos permitidos en esta categoría, serán fabricados en serie y homologados para la circulación en vías públicas, por ejemplo:

Aprilia RS 125 / RS250 Cagiva Mito 125, Honda NSR 125 / NSR 250 Suzuki Gamma 125, Yamaha TZR 125 / TZR 250 y similares siempre y cuando cumplan el reglamento en otros apartados específicos para esta categoría.

125 GP:

Motores de hasta 125cc prototipos.

Los modelos permitidos serán todas las motos de gran premio FIM 125 **y las Metrakit 125, así como todas los prototipos de hasta 125 cc 2 tiempos, en los que se incluyen motos de menor cilindradas con kit de aumento de cilindrada y cualquier otra modificación.**

250 GP:

Motores a partir de 125cc prototipos.

Los modelos permitidos serán todas las motos de gran premio FIM de 250cc o más, así como todas las prototipos de más de 250cc 2 tiempos, en los que se incluyen motos de menor cilindradas con kit de aumento de cilindrada y cualquier otra modificación.

La preparación del motor es libre en su interior. Se permite cambiar libremente las piezas internas del motor. **En el caso de la sport producción solo pueden usarse piezas de libre comercialización, quedando prohibido el uso de piezas artesanales.**

**El aspecto exterior del propulsor deberá respetar estrictamente el del original del modelo**

### 3.2.- Carters motor

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

### 3.3.- Embrague, caja de cambios y 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, a excepción de las tijas y 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 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 Yamaha RD son:

<b>Categoría</b>	<b>FONDO</b>	<b>NÚMERO</b>
Sport producción	Verde	Blanco
GP 125	Blanco	Negro
GP 250	Negro	Blanco

## 6.- SUSPENSIONES

### 6.1.- Horquilla delantera

La estructura de la suspensión delantera (barras, tubos, punteras, puentes, etc.) debe permanecer original como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada.

Se permite regulación exterior y modificación o sustitución de los elementos interiores

La altura de las barras de suspensión respecto a los puentes es de libre elección.

Los puentes superior e inferior de la dirección (tijas) pueden sufrir modificación o sustitución

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

En las categorías GP, y **PROTO** la horquilla es libre.

### 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.

En las categorías GP, la horquilla es libre.

## 7.- RUEDAS

La medida de ancho de llanta es libre, así como la marca y el material del que esté fabricado, siempre y cuando no sea carbono, kevlar, etc. **PARA PROTO LA MEDIDA DE LAS LLANTAS SERAN 16,17,18 PULGADAS.**

### **7.1.- Neumáticos**

Los neumáticos son de libre elección en cuanto a tipo, compuesto y medidas.

En caso de carreras en mojados se tendrá que montar neumáticos de lluvia.

La manipulación del neumático está prohibida

## 8.- FRENOS

De libre preparación, pero usando material de libre comercialización.

Los discos serán de material ferrico.

## 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.

Se permite el uso de manillares planos de una sola pieza o el montaje de semimanillares diferentes a los originales.

## 10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

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

El depósito debe ser el original o una réplica de la industria auxiliar.

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.

Los tubos de admisión y láminas pueden ser añadidos, sustituidos o modificados.

### 10.3.- Caja de aire

De libre elección y preparación. y/o

### 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

El tipo y medidas de la batería es libre, pudiendo llegar a ser eliminada.

### 11.3.- Alternador

De libre elección y preparación.

## 12.- RADIADORES

De libre elección y preparación

Solo está permitido el uso de agua en la refrigeración líquida, estando prohibido todo tipo de aditivos o anticongelantes.

## 13.- SISTEMA DE ESCAPE

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

En el caso de la sport producción el escape tiene puede ser de libre comercialización.

## 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**

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)

Indumentaria: que será de cuero/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.