

# REGLAMENTO TÉCNICO

## CAMPEONATOS ANDALUCES DE VELOCIDAD

*2021*



### CHALLENGUE IMR CORSE 155 RR



**FEDERACIÓN ANDALUZA DE MOTOCICLISMO**

18 Febrero 2021

## INDICE

### 1.- GENERALIDADES

#### 1.01.- Especificaciones de las clases MOTO 5

#### 1.02.- Motor

#### 1.03.- Caja de cambios / Transmisión

#### 1.04.- Pesos mínimos

#### 1.05.- Chasis y Sub-Chasis

#### 1.05.1- 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.- Guardabarros

#### 1.21.- Instalación Eléctrica

#### 1.21.1- Encendido.

#### 1.21.2.-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



CAMPEONATO DE ANDALUCÍA

2021



Andalucía



## 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.

**El Delegado Técnico de Minivelocidad de la FAM podrá solicitar en cualquier momento la inspección y/o desmontaje de cualesquiera de los elementos de la motocicleta que considere oportuno.**

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 si solas.

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



✉ C/ Pino Tea 10 Nave 28. Pol. Ind. El Pino SEVILLA 41016

☎ 954 613 897 - Fax 954 610 600

☎ 606 102 870

🐦 @famotos

📺 famotostube

✉ info@famotos.com

📱 famotos

🌐 www.famotos.com

facebook

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

📷 fam\_motociclismoandalucia/



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.

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

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.

### 1.1.- Especificaciones IMR Corse 155 RR

CATEGORÍA	CILINDRADA	POTENCIA
CHALLENGUE IMR CORSE 155RR	155 CC	16CV

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

Esta potencia podrá ser modificada por el Director técnico de la FAM en la primera carrera de la temporada, una vez se haya sacado la media en el banco de potencia.

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

Tramo de potencia	Sanción en entrenos	Sanción en carrera
➤ 0.5 y 0.8 cv	1 segundo al mejor tiempo	0,5 segundos por vuelta
➤ 0.8 y 1 cv	2 segundos al mejor tiempo	1 segundo por vuelta
➤ 1 cv	Desclasificado	Desclasificado

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

### 1.2.- Motor

El motor será ZS (Zongshen) W150-G mono cilíndrico de 4 tiempos y 155 c.c., refrigerado por aire y aceite.

Por seguridad y para evitar roturas, se permite eliminar el sistema de descompresor centrífugo de los motores, así como, sustituir los muelles de válvulas originales y sus sombreretes o copelas por otros del mercado auxiliar.

### 1.3.- Caja de cambios/Transmisión

Será de 4 marchas manual con embrague de 6 discos.

### 1.4.- Pesos mínimos

Los pesos mínimos para las motocicletas serán los siguientes:

<b>PESO MÍNIMO MOTOCICLETA</b>
<b>69KG</b>

Tramo de peso	Sanción en entrenos	Sanción en carrera
<b>0,1 a 2,5 kg</b>	2,5 % de los tiempos	2,5% del tiempo
➤ <b>2,5 a 5 kg</b>	5 % de los tiempos	5 % del tiempo
➤ <b>5 a 7,5 kg</b>	7,5 % de los tiempos	7,5 % del tiempo
➤ <b>7,5 a 10 kg</b>	10 % de los tiempos	10% del tiempo
➤ <b>10 kg</b>	Perdida de tiempos	Desclasificación

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 pitlane (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).

### 1.5.1- Chasis y Sub-Chasis

Debe ser el original de la moto homologada sin ningún tipo de modificación. Acero lacado tubular tipo Copa.

### 1.5.2- Geometría

Debe ser la original, no se permite ninguna modificación.

### 1.6.- Horquilla delantera

Debe ser la original, no se permite ninguna modificación.

Horquilla invertida regulable 660mm. Barras 37mm.

### 1.7.- Suspensión trasera

Debe ser la original, no se permite ninguna modificación.

DMN 275mm. 250 Lbs con botella y regulación

El basculante debe mantenerse igual que el producido por el fabricante para la motocicleta homologada. Aluminio sistema cantiléver.

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

Estará provista de sus correspondientes topes de final de recorrido. Las tijas no podrán entrar en contacto con el depósito.

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

Sólo estarán permitidos 1 disco (máximo 210 mm) y 1 pinza de freno (máximo 4 pistones) en cada rueda.

Las pastillas de frenos 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. Modelo IMR Racing 12”.

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:

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

SERÁN DE LA MARCA PMT, con especificaciones de libre elección.

No está permitido manipular o rayar los neumáticos.

### 1.13.- Depósito de combustible

Será el original y el interior es obligatorio que esté forrado de emousse, preferentemente Explosafeo 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 un válvula de retención. La salida de las chimeneas de aireación debe hacerse en un recuperador apropiado, el cual debe tener una capacidad mínima de 250cc.

### 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.

Los conductos de aire originales no pueden modificarse.

### 1.15.- Carburador

El carburador debe de ser la pieza originalmente montada y homologada por el fabricante de la motocicleta. La toma de admisión o tobera deberá ser la originalmente montada por el fabricante de la motocicleta, no se permitirá ninguna modificación sobre ésta.

### 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 de manera abatible pero en estas casodeberán incluir un dispositivo que los devuelva automáticamente a la posición normal.

Los reposapiés se podrán adaptar a la medida del piloto.

El extremo de la estribera debe acabar en una esfera de al menos 8 mm de radio.

### 1.18.- Manillar y controles manuales

El manillar debe ser el original.

Las manetas y sus cableados correspondientes son libres. Altura 990mm

Anchura 760 mm

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

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 Delegado Técnico FAM será definitiva.

### 1.19.- Escape

Solo se podrá utilizar el homologado por el fabricante. El límite sonoro será de 109db/A (con una tolerancia de 3db/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.- Guardabarros

Es obligatorio el montaje del guardabarros delantero y trasero, estos deben de ser de material plástico flexible. Los guardabarros no presentarán aristas cortantes ni puntiagudas.

### 1.21.- Instalación Eléctrica

Los haces decables 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 en 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.

La bujía es libre.

#### 1.21.1.- Encendido.

Debe ser el original suministrado por el fabricante quedando totalmente prohibida su manipulación en ninguno de sus componentes, (pick up, bobinas, chaveta, etc...)

#### 1.21.2.- 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.

La refrigeración será por aire.

### 1.23.- Materiales Ligeros.

La utilización del titanio o carbono está prohibida, excepto el carbono en los silenciosos de escapes.

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.

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

Las medidas mínimas de los números serán:

Frontal:

Altura números 120mm

Anchura del trazo número 20mm.

Lateral:

Altura números 100mm

Anchura del trazo número 10mm.

Los fondos de las placas portanúmeros 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 portanúmeros. La placa frontal debe estar colocada en el centro del frontal del carenado o ligeramente ladeado hacia ella o 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.

Los colores de los dorsales serán de libre elección, siempre y cuando sean legibles y respeten las medidas reglamentadas. 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).

### 1.26.- Equipamiento Piloto.

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

Casco: Los participantes deberán llevar casco integral (Motocross o Velocidad), homologado y vigente el año en curso, en buen estado, bien ajustado y sujeto correctamente. 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

Gautes: 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.

### 1.27.- Motocicletas Peligrosas.

Si durante los entrenos o la carrera, un Comisario Técnico detecta 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.

### 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.