

REGLAMENTO

CAMPEONATO DE ANDALUCIA DE VELOCIDAD

C. A. V. 2011

CATEGORÍA:

MOTORHISPANIA



FEDERACIÓN ANDALUZA DE MOTOCICLISMO

Síguelo en www.famotos.com



SOLO MOTO



INDICE

1.- GENERALIDADES

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CATEGORÍA

3.- MOTOR

- 3.1.- Cilindro y Cilindrada
- 3.2.- Resto Conjunto Motor
- 3.3.- Carters Motor y Tapas de Carters
- 3.4.- Embrague, Caja de Cambios y Transmisión

4.- CHASIS

5.- CARENADO

- 5.1.- Asiento
- 5.2.- Dorsales

6.- SUSPENSIONES

- 6.1.- Horquilla delantera
- 6.2.- Brazo de suspensión posterior o Basculante
- 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

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.- PESOS MÍNIMOS

15.- OBLIGACIONES

16.- MATERIALES LIGEROS

17.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO

Siguelo en www.famotos.com





SOLO MOTO



MOTORHISPANIA

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, el Delegado Técnico de la F.A.M. o el Técnico de la prueba.

La sanción por no cumplir con el reglamento técnico, es la desclasificación o cambio de categoría de la motocicleta implicada.

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.

TODO LO QUE NO ESTÉ PERMITIDO ESPECIFICAMENTE EN ESTE REGLAMENTO, ESTÁ TOTALMENTE PROHIBIDO SU CAMBIO O SU MODIFICACIÓN.

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CATEGORÍA

La motocicleta admitida para esta categoría es la Motorhispania RX 125R, disponible en el mercado con el kit suministrado por la marca.

3.- MOTOR

3.1.- Cilindro y Cilindrada

Es obligatorio el montaje **completo** del kit Italkit CI.68.170.1 de 170c.c. de 4 tiempos y 1 cilindro.

No están autorizados ni el rectificado, ni la modificación del kit especificado.

Se admite una tolerancia en la cilindrada del 1,5%, después de la carrera.

3.2.- Resto Conjunto Motor

Está prohibida la modificación de todo el conjunto motor, salvo lo especificado en el artículo 3.1.

Siguelo en www.famotos.com





SOLO MOTO



3.3.- Carters Motor y Tapas de Carters

No se autoriza ninguna modificación a los carters del motor (incluyendo la pintura, el pulido y el aligeramiento), manteniéndose igual que los homologados.

Es aconsejable el uso de protectores para las tapas de carter de motor, que contengan aceite. Estos protectores, deberán estar debidamente anclados y serán de un material lo más resistente posible a la abrasión del asfalto (recomendable: carbono o kevlar, con un espesor mínimo de 2mm.)

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

No se permite tapar ningún conducto del motor.

3.4.- Embrague, Caja de Cambios y Transmisión

El sistema de embrague se mantendrá como el homologado por el fabricante.

No está permitido la modificación de la caja de cambios.

Está prohibida la modificación del piñón de salida, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas. Solo está permitido el cambio del piñón y de la corona para aumentar o disminuir el número de dientes.

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 mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada, **a excepción de la supresión del soporte de la pata de cabra, de las modificaciones necesarias para la adaptación del amortiguador trasero suministrado por la marca**, la instalación de los soportes del amortiguador de dirección y de los soportes para la colocación de un caballete.

La parte trasera del chasis (sub-chasis) debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

5.- CARENADO

El carenado y los guardabarros delantero y trasero, serán los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada, **estando prohibido cualquier modificación, respetando siempre el aspecto original de la motocicleta.**

El diseño y colores del carenado deberán ser los oficiales de la Copa.

Es obligatorio llevar puesta y visible, sobre la motocicleta e indumentaria, la publicidad oficial del campeonato, estando prohibido su manipulación o cambio de posición.

Está prohibido insertar publicidad contraria a la oficial de la prueba.

El carenado inferior o quilla, tendrá que ser capaz de retener 3lts. de líquido como mínimo, en caso de incidente en el motor; dicho carenado deberá incluir, al menos, 1 orificio de 25mm, situado en la parte delantera del mismo. Este agujero debe permanecer cerrado mediante un tapón en caso de pista seca y debe estar abierto en condiciones de mojado.

La motocicleta se presentará a la verificación técnica con quilla desmontada, para comprobar los precintos de vaciado de aceite bajo el motor.

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.

Se permite la instalación de tornillería rápida para el desmontaje del carenado.

Siguelo en www.famotos.com





5.1.- Asiento

El armazón debe ser el originalmente producido por el fabricante, pudiendo modificar sólo la guarnición del asiento.

La apariencia vista desde delante o desde atrás, así como el perfil deben ser conformes a la forma homologada.

5.2.- Dorsales

Cada motocicleta deberá estar dotada con tres placas porta números, dos en el frontal y una en la zona d arriba del colín.

Las placas frontales deberán estar situadas una a cada lado de la cúpula. La placa trasera estará situada en la parte de arriba del colín, con el número de forma que se vea correctamente cuando miremos la moto desde detrás, es decir con la parte superior del número hacia el piloto.

Las dimensiones mínimas de los números son:

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

Deberá quedar un espacio libre, como mínimo, de 25mm alrededor de los números, en el cual se vea el fondo del dorsal.

Los colores de los dorsales para la categoría son:

	FONDO	NÚMERO
Motorhispania	Negro	Blanco

6.- SUSPENSIONES

6.1.- Horquilla delantera

La horquilla será la de serie permitiéndose solamente la modificación de las válvulas internas, muelles y cambio de densidad del aceite.

Se permite la instalación de un amortiguador de dirección. El amortiguador de dirección no puede actuar como dispositivo que limite el ángulo de giro.

6.2.- Brazo de suspensión posterior o Basculante

El brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual que el producido por el fabricante para la motocicleta homologada (incluidos la articulación del brazo oscilante trasero y el sistema de tensión de la cadena trasera).

6.3.- Amortiguador posterior

El amortiguador posterior será el de serie o el suministrado por el proveedor del campeonato.

7.- RUEDAS

Está prohibido el uso de llantas diferentes a las homologadas por el fabricante.

El mando del cuenta kilómetros puede retirarse.

Siguelo en www.famotos.com





SOLO MOTO



7.1.- Neumáticos

Los neumáticos serán de la marca Dunlop y suministrados por cualquiera de los distribuidores oficiales de la marca en España.

Están prohibidos los neumáticos de competición tipo “Slick” o “Slick manipulados”.

La profundidad del dibujo ha de ser de 2’5mm mínimo.

El uso de generador de corriente, para suministrar energía a los calentadores en la parrilla, está permitido.

8.- FRENOS

Está prohibido el cambio de pinzas, discos, bomba de freno y depósito de líquido, debiendo ser los originales del modelo.

Está permitido el cambio de latiguillo de frenos y pastillas de frenos.

9.- MANDOS

9.1.- Mandos de pie y estriberas

Las estriberas deben montarse fijas.

El extremo de cada estribera debe acabar en un radio esférico pleno y del mismo diámetro que la estribera (Radio mínimo de 8mm). Las estriberas deben acabar con un tapón en aluminio, plástico, Teflón® o cualquier otro material equivalente, fijado de forma permanente.

Las estriberas y sus mandos pueden ser recolocados, pero sus soportes deben montarse en los anclajes originales del chasis. Sus dos puntos de fijación (del reposapiés, pedal de freno y leva de cambio) deben mantenerse como el original.

9.2.- Mandos manuales y manillar

Se permite la modificación de los semimanillares y sus cogidas.

El mando del acelerador puede sustituirse por uno de los llamados “de giro rápido”

El acelerador debe cerrarse por sí mismo cuando no es girado manualmente.

Se permite el cambio de las manetas de freno y embrague.

Los relojes pueden ser cambiados o retirados, pero el pulsador del arranque eléctrico y el interruptor de paro de motor deben estar colocados en el manillar.

Deberán retirarse todos los mandos manuales (luces, intermitentes, etc) a excepción de la llave de contacto, botón de arranque y/o pare.

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

10.1.- Depósito de combustible

El depósito debe ser el original producido por el fabricante, para la motocicleta homologada.

El depósito de combustible debe 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.

El tapón será sustituido por uno estanco, roscado y sin cerradura. Están prohibidos los tapones llamados “de rosca rápida”, teniendo que girar al menos una vuelta entera.

10.2.- Carburador

El carburador ha de ser el de serie homologado por la motocicleta.

Solo se permite el cambio del surtidor principal del carburador (Chiclé).

Síguelo en www.famotos.com





SOLO MOTO



10.3.- Caja de Aire

La caja de aire debe ser y mantenerse igual que la originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada.

Esta prohibido el cambio del elemento filtrante, debiéndose mantener el original.

10.4.- Carburante

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

11.- SISTEMA ELÉCTRICO

11.1.- Encendido

El encendido será el de serie, prohibiéndose cualquier tipo de modificación.

Se mantendrá sin modificación o cambio el mazo de cables eléctricos, a excepción de la piña de luces que podrá suprimirse.

Están prohibidos los sistemas de corte de encendido manual, semiautomático o automático.

11.2.- Batería

La batería será la homologada por la motocicleta.

11.3.- Alternador

El alternador tendrá que ser original y estar operativo.

12.- RADIADORES

El radiador será el original.

Solo está permitido el uso de agua destilada, estando prohibido todo tipo de anticongelantes y aditivos.

Está autorizada la instalación de un reloj de temperatura.

13.- SISTEMA DE ESCAPE

El tubo de escape será el modelo suministrado por el fabricante. Se prohíbe la modificación del tubo de escape suministrado.

El límite de nivel sonoro es de 100 dB medido a 5.000 R.P.M.

14.- PESOS MÍNIMOS

El peso mínimo será:

150 Kg Motocicleta + Piloto

El peso verificado será el total del piloto con toda la equipación y protecciones más el peso de la motocicleta, incluyendo depósito de carburante, combustible, agua y otros líquidos, además de cualquier elemento complementario fijado a la motocicleta.

Síguelo en www.famotos.com





SOLO MOTO



15.- 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, soporte de casco y cajas de herramientas.

Es obligatorio llevar instalado al menos 1 depósito de 250 c.c. como mínimo, para todos los sobrantes y/o respiraderos de: Depósito, 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.

16.- 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.

17.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO

Para poder participar en esta categoría es obligatorio llevar la equipación, con los colores y publicidad de la copa, que será la siguiente:

Casco: que será de la marca suministrada por el proveedor oficial de la copa y deberá cumplir con las homologaciones para velocidad de la F.I.M.

Indumentaria: que será de cuero 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.

Siguelo en www.famotos.com

