



## **CAMPEONATO INTERAUTONÓMICO DE VELOCIDAD**

**REGLAS TÉCNICAS 2022**

**COPA CRITERIUM OPEN 250/125 2-Tiempos**

## **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.- Depósito 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**

#### **17.- LUZ TRASERA DE SEGURIDAD**

## 1.- GENERALIDADES

Todas las motocicletas participantes en los Campeonatos interautonómicos de Velocidad (CIV) 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 del CIV.

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 del CIV. 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 pasarán con la moto a punto para correr, con la excepción de los neumáticos.

## 2.- ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LA CLASE

Las motocicletas admitidas son del tipo velocidad de ciclo 2 tiempos y cualquier año de fabricación, hasta el año 2000

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

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

**De forma excepcional se autorizará a correr a motos de gran premio.**

### **2.1.- Pesos**

**Habrá un peso mínimo para el conjunto moto piloto de 180 kg**

**Cuando no se alcance este peso, las motos que pesen igual o más de 116 kg estarán dentro de reglamento.**

**Para las motocicletas que necesiten lastre, este deberá estar sujeto al chasis o el motor de forma segura.**

**El delegado técnico del CIV tendrá la última palabra en este apartado.**

## 3.- MOTOR

**El motor será el homologado para la motocicleta, o podrá ser sustituido por el de otro modelo o marca de las motos que están autorizadas a competir en esta categoría.**

### **3.1.- Cilindradas**

**Motores de 125 y 250 cc. de fabricación de serie, ó preparación Critérium y GP**

**Se admite una tolerancia del 2% por desgaste.**

**Se permite sustituir el cigüeñal siempre que mantenga la carrera original.**

**Los cilindros podrán ser de la industria auxiliar siempre y cuando sean para el modelo y marca del motor**

**La caja de cambios mantendrá su relación original.**

### **3.2.- Carters motor**

Los tapones de llenado 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.

### **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 5 cm del plato de transmisión secundaria, por seguridad.

**La transmisión secundaria es libre.**

## **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 carenado.
- No podrán instalarse estas protecciones en el área de los reposapiés.

## **5.- CARENADO**

**Es obligatorio el uso de carenado.**

El conjunto frontal/cúpula/carenado puede ser sustituido, **pudiendo variar** el aspecto original de la motocicleta.

La combinación de soporte de relojes puede ser sustituida.

**El guardabarros delantero, trasero podrán ser eliminados**

El protector de cadena puede ser modificado 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.

### **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 la categoría son

<u>FONDO</u>	<u>NÚMERO</u>
NEGRO	BLANCO

## 6.- SUSPENSIONES

### **6.1.- Horquilla delantera**

La horquilla será la homologada para la motocicleta, o podrá ser sustituida por la de otro modelo o marca de las motos que están autorizadas a competir en esta categoría.

Se pueden sustituir los cartuchos internos.

### **6.2.- Brazo de suspensión posterior y amortiguador**

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.

**El basculante será el homologado para la motocicleta, o podrá ser sustituido por el de otro modelo de las motos que están autorizadas a competir en esta categoría.**

**El amortiguador es libre.**

## 7.- RUEDAS

### **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

### **7.2.- Llantas**

**Las llantas serán las homologadas para la motocicleta, o podrá ser sustituida por la de otro modelo o marca de motocicletas provenientes de la fabricación en serie siempre y cuando sean de aluminio.**

**Está prohibido el torneado de la garganta, la eliminación o manipulación de los radios y cualquier otra modificación que no sea pintura o decoración con adhesivos.**

## **8.- FRENOS**

De libre preparación, pero usando material de libre comercialización.  
Los discos serán de material férreo.

## **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**

**Es obligatorio llevar instalado un protector de maneta de freno.**

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 **es de libre elección.**

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.

### **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 que 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.

## **17.- 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 Director Técnico del CIV será final.

La potencia/luminosidad debe ser equivalente a 10-15W (incandescente) o 0,8-5W (led).

La luz debe poder ser encendida y apagada.