

CAMPEONATO DE ANDALUCÍA DE MINIVELOCIDAD

REGLAMENTO TÉCNICO MINIMOTOS 4.2 2023



Reglamento Técnico Minimotos 4.2

Modificaciones 2023:

Versión:	Aplicada el:	Artículos modificados
0	01.01.2023	Art. 3.2

ÍNDICE

1.- GENERALIDADES	1
2.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE	2
3.- MOTOR.....	2
3.1. Cilindro y Cilindradas.....	2
3.2. Embrague y transmisión	2
4.- CHASIS	2
5.- CARENADO	3
5.1. Dorsales.....	3
6.- SUSPENSIONES	3
7.- RUEDAS	3
7.1. Neumáticos	3
8.- FRENOS	4
9.- MANDOS	4
9.1. Mandos de pie y estriberas.....	4
9.2. Mandos manuales y manillar	4
10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN	4
10.1. Depósito de combustible	4
10.2. Carburador y Admisión	4
10.3. Carburante	5
11.- SISTEMA ELÉCTRICO.....	5
12.- SISTEMA DE ESCAPE.....	5
13.- PESOS MÍNIMOS	5
14.- OBLIGACIONES	6
15.- MATERIALES LIGEROS	6
16.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO.....	6
17. SANCIONES.....	7
18.-LUZ ROJA DE EMERGENCIA.....	7

Reglamento Técnico Minimotos 4.2

1.- GENERALIDADES

Todas las minimotos 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.

Las piezas originales de la motocicleta son las piezas de serie instaladas en la motocicleta durante su fabricación y tal y como se distribuye. A menos que se indique lo contrario, estas partes no pueden ser refabricadas, reacabadas, tratadas, recubiertas o modificadas de ninguna manera, salvo indicación expresa en el reglamento.

Las piezas entre diferentes modelos de motocicletas se podrán usar siempre que sean iguales, no requiera una modificación estructural de la moto y/o la pieza.

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 decisión final de que una minimoto 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 minimoto por clase y piloto. En el caso de que una minimoto, 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 minimoto.

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 minimoto, 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 minimoto implicada, salvo en el caso de la potencia medida en banco que se sancionará según cuadro recogido en el punto 17. Se tendrá en cuenta si tras la carrera una minimoto 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.

Reglamento Técnico Minimotos 4.2

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

Las minimotos admitidas serán refrigeradas por aire y detalladas a continuación.

<u>CATEGORÍA</u>	<u>CILINDRADA</u>	<u>CABALLOS</u>	<u>PESO MOTO</u>	<u>PESO/MOTO PILOTO</u>
<u>MINIMOTO 4,2</u>	40C.C.	5,5 CV	20 KG	49,5 KG (1)

(1) SE ADMITE UNA TOLERANCIA DE 0,5KG EN EL PESO

Estos pesos podrán ser modificados en la primera carrera de la temporada, una vez se haya sacado la media de peso del conjunto Moto + Piloto

3.- MOTOR

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

3.1. Cilindro y Cilindradas

El cilindro será el original, refrigerado por aire. Se permiten el uso de pistones de la industria auxiliar, siempre y cuando sean de las mismas características técnicas.

Minimotos 4.2: Hasta 40c.c., potencia máxima de 5,5 cv.

3.2. Embrague y transmisión

Está totalmente prohibido el aligeramiento del embrague.

Es obligatorio tener puesto el cubrecadena completo.

El desarrollo es de libre elección.

El embrague será centrífugo automático en seco homologado por el fabricante o el homologado por BMR.

Los muelles de embrague admitidos son los homologados por el fabricante y por BMR, con grosor máximo de **1.7 mm**. No se podrá manipular el nº de vueltas del muelle que serán 7 $\frac{3}{4}$ vueltas.

4.- CHASIS

Será el original de la minimoto. Están prohibidos los refuerzos y modificaciones en chasis, basculante y tijas, a excepción de los necesarios para colocar la "aleta de tiburón" en el basculante y el lastre si fuese necesario.

Medidas máximo:

Reglamento Técnico Minimotos 4.2

Distancia entre ejes	730mm
Longitud	945mm
Altura Asiento	385mm

El silencioso no podrá sobresalir del colín de la moto.

5.- CARENADO

Todas las minimotos deberán llevar el carenado original o similar, incluyendo el cubre depósito y el colín. El Delegado Técnico de Velocidad de la F.A.M o en su defecto el Comisario Técnico. puede autorizar la falta de alguna de las piezas, solo en casos muy justificados.

El carenado deberá estar libre de roturas y aristas que entrañen peligro para los pilotos.

Anchura máxima carenado 240mm.

5.1. Dorsales

SERÁN DE COLOR NEGRO SOBRE FONDO BLANCO. Cada minimoto 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 del carenado o colín. La placa frontal deberá estar centrada en el carenado o ligeramente desplazada, pero siempre para que la placa sea más visible por el lado donde esté situado el Cronometraje.

Es aconsejable la utilización de una camiseta con el dorsal del piloto a la espalda para una mayor visibilidad del cronometraje.

Las dimensiones mínimas de los números son:

PLACA DELANTERA	
Altura	100mm.
Ancho	50mm.
Espacio entre cifras	40mm

Deberán dejarse un espacio libre, como mínimo, de 20mm alrededor de los números, en el cual se vea el fondo del dorsal.

En caso de discusión sobre la legibilidad de los números, la decisión del Comisario Técnico será decisiva.

6.- SUSPENSIONES

Está prohibido el uso de suspensiones delantera o trasera.

7.- RUEDAS

Las medidas de la llanta serán de 6,5 pulgadas.

7.1. Neumáticos

Serán de la marca PMT con las siguientes especificaciones:

Neumáticos Slick

- Delantero
90/65-6,5 SLICK T41 TL F
- Trasero

Reglamento Técnico Minimotos 4.2

110/55-6,5R SLICK T41 TL R

Neumáticos Lluvia

- 90/65-6,5 JUNIOR RAIN TL F/R

No está permitido manipular o rayar el neumático.

QUEDA TERMINANTEMENTE PROHIBIDO EL USO DE CALENTADORES DE NEUMATICOS.

8.- FRENOS

Serán los frenos mecánicos homologados por el fabricante, siempre con unas medidas máximas de disco:

Freno anterior de disco de 122 mm.

Freno posterior de disco de 122 mm.

Las pastillas de freno pueden sustituirse por las homologadas por BMR.

Los discos de freno delantero y trasero pueden sustituirse por la marca homologada BMR.

Las motocicletas deberán estar equipadas con al menos un freno en cada rueda, que funcione separadamente.

Un protector de disco es recomendable

9.- MANDOS

9.1. Mandos de pie y estriberas

Los reposapiés deben ser los originales (de plástico) o provenientes de la industria auxiliar, siempre y cuando tengan las mismas especificaciones técnicas que los originales, y tengan extremidades redondeadas con un radio mínimo esférico de 8mm.

9.2. Mandos manuales y manillar

Se montarán los semimanillares o manillares originales, o provenientes de la industria auxiliar, siempre y cuando tengan las mismas especificaciones técnicas que los originales, únicamente pudiendo variar, el diámetro del tubo.

Los extremos del manillar o semimanillares tendrán que terminar siempre en un tope redondeado de un material resistente a las caídas de un mínimo de 5cm, se recomienda ruedas de Skate que rueden libres. Está prohibido el uso de materiales duros, como el hierro o el acero, para evitar dañar el asfalto y que se produzcan chispas.

Es obligatorio la instalación de un pulsador de pare colocado en el manillar.

El puño del gas debe ser el original, o provenientes de la industria auxiliar, siempre y cuando tengan las mismas especificaciones técnicas que los originales, estando autorizados los puños de gas rápidos, además deben volver a su posición de descanso libremente.

Las manetas deben terminar siempre con un diámetro de 9mm como mínimo.

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

10.1. Depósito de combustible

Todos los depósitos de combustible deberán 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.

El depósito puede contener un máximo de 1,8 litros de carburante.

10.2. Carburador y Admisión

El carburador será el de serie de la minimoto.

Reglamento Técnico Minimotos 4.2

La admisión será la de serie de la motocicleta, la lámina será la de color azul de 0.3mm de grosor.

10.3. Carburante

Solo se autoriza la utilización de carburante normal sin plomo con una tasa de plomo máxima de 0,0005g/l (sin plomo) y un MON máximo de 90, que se comercialice libremente y que cumpla con el Reglamento de Carburantes de la RFME (ver Reglamento para las especificaciones detalladas).

11.- SISTEMA ELÉCTRICO

El de serie de la minimoto. Está prohibida cualquier cambio o modificación del encendido y sistema eléctrico de la minimoto. No se permite la modificación de las correderas de las bobinas de alta.

Las bujías serán de libre elección.

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.

No se permite ningún sistema de adquisición de datos.

No está permitido los dispositivos automáticos de control de paso (vueltas).

12.- SISTEMA DE ESCAPE

Será el original de la minimoto estando prohibido su cambio y/o modificación en cualquiera de sus componentes.

Todos sus componentes deberán estar perfectamente acoplados entre sí.

En caso de reparación, ésta deberá de ser verificada por el Director Técnico del Campeonato.

13.- PESOS MÍNIMOS

El peso mínimo del conjunto moto + piloto será de 49,5 Kg*.

El peso mínimo para la motocicleta será de 18Kg sin lastre ni combustible.

Se aplicará una tolerancia de 0,5Kg

Se autoriza el uso de lastre, no podrá ser superior a 2 Kg.

Los pilotos cuyo peso corporal con casco, mono, botas y guantes no superen los 27Kg estarán autorizados a utilizar un lastre de como máximo 2 Kg.

Por tanto, el peso mínimo para la motocicleta sin gasolina y en vacío o después de la carrera para estos pilotos nunca deberá ser inferior a 20 Kg.

Desde 49,5 hasta 51 kg. el embrague actuará como máximo a 4.000 rpm. con muelles negros.

- Desde 51 hasta 55 kg. el embrague actuará como máximo a 4.500 rpm. con muelles negros.
- Desde 55 hasta 60 kg. el embrague actuará como máximo a 5.000 rpm. con muelles negros.
- Desde 60 hasta 65 kg. el embrague actuará como máximo a 5.500 rpm con muelles negros.

Reglamento Técnico Minimotos 4.2

Una primera infracción de hasta 1 kg, será penalizada con una advertencia, en caso de ser más de 1 kg o siguientes infracciones, se aplicará la tabla de sanciones del [artículo 17](#).

*- Estos pesos podrán ser modificados en la primera carrera de la temporada, una vez se haya sacado la media de peso del conjunto Moto + Piloto.

14.- OBLIGACIONES

Es obligatorio llevar instalado al menos 1 depósito de 100 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.

Cualquier rotura o mal funcionamiento de la parte ciclo que pueda ser peligrosa para los pilotos podrá comportar la exclusión de la minimoto.

15.- 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.

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) 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.

Los corredores deben llevar un mono de cuero o material similar anti abrasivo de una sola pieza, con protecciones en los principales puntos de contacto, rodillas, codos, hombros y caderas que cumplan con la norma EN1621-1: 2012.

Se permite el uso de controles deslizantes (partes específicas del equipo de seguridad de los pilotos, ya sea fijas o extraíbles, destinadas a hacer contacto regular con la superficie de la pista para ayudar al piloto en las curvas), en las rodillas, los codos o cualquier otra parte del traje, donde se considere necesario. No deben fabricarse ni contener ningún material que, al entrar en contacto con la superficie de la pista, pueda causar molestias visuales (chispas) o de otro tipo a otros pilotos.

Está prohibido el material sintético.

El uso de un protector de pecho y espalda es obligatorio y debe estar claramente marcado con las siguientes normas:

a) El protector de espalda debe cumplir con EN1621-2, CB ("respaldo central") o FB ("respaldo completo") Nivel 1 o 2.

b) El protector de pecho debe cumplir con pr EN1621-3 o EN 14021

La decisión final en relación la seguridad del equipamiento que verifique el piloto la tendrá el Director Técnico del CAM.

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.

Reglamento Técnico Minimotos 4.2

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).

17. SANCIONES

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
0.1 y 0.2 cv	1 segundo al mejor tiempo	1segundos por vuelta
0.2 y 0.4 cv	2 segundo al mejor tiempo	2 segundo por vuelta
0.4 cv	Desclasificado	Desclasificado

Cuando 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 1 kg	2,5 % de los tiempos	2,5% del tiempo
1,5 a 2,5 kg	5 % de los tiempos	5 % del tiempo
2,5 a 3,5 kg	7,5 % de los tiempos	7,5 % del tiempo
3,5 a 5 kg	10 % de los tiempos	10% del tiempo
5 kg	Perdida de tiempos	Desclasificación

Al piloto, al jefe de equipo o tutor se le entregará un documento de notificación de la sanción impuesta.

18.-LUZ ROJA DE EMERGENCIA

Todas las motocicletas podrán 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.

CAMPEONATO DE ANDALUCÍA DE MINIVELOCIDAD

REGLAMENTO TÉCNICO MINI GP 160 2023



Reglamento Técnico Mini GP 160

Modificaciones 2023:

Versión:	Aplicada el:	Artículos modificados
0	01.01.2023	Sin modificaciones

Reglamento Técnico Mini GP 160

ÍNDICE

1.- GENERALIDADES	1
2.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE	2
3.- MOTOR	2
3.1.- Cilindrada	2
3.2.- Carters motor	2
3.3.- Embrague, caja de cambios y transmisión	2
4.- CHASIS	2
5.- CARENADO	2
5.1. Dorsales	2
6.- SUSPENSIONES	3
6.1.- Horquilla delantera	3
6.2.- Amortiguador de dirección	3
6.3.- Suspensión Trasera	3
7.- RUEDAS	3
7.1. Neumáticos	3
8.- FRENOS	3
9.- MANDOS	4
9.1. Mandos de pie y estriberas	4
9.2. Mandos manuales y manillar	4
10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN	4
10.1. Depósito de combustible	4
10.2. Carburador y Admisión	4
10.3. Carburante	4
11.- SISTEMA ELÉCTRICO Y TELEMETRÍA	5
11.1.- Cableado Eléctrico	5
11.2.- Telemetría	5
11.3.- Encendido	5
12.- RADIADORES	5
13.- OBLIGACIONES	5
14.- MATERIALES LIGEROS	6

Reglamento Técnico Mini GP 160

15.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO	6
16.- SANCIONES	6
17.- LUZ TRASERA DE EMERGENCIA	7
ANEXO 1.....	8

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.

Las piezas originales de la motocicleta son las piezas de serie instaladas en la motocicleta durante su fabricación y tal y como se distribuye. A menos que se indique lo contrario, estas partes no pueden ser refabricadas, reacabadas, tratadas, recubiertas o modificadas de ninguna manera, salvo indicación expresa en el reglamento.

Las piezas entre diferentes modelos de motocicletas se podrán usar siempre que sean iguales, no requiera una modificación estructural de la moto y/o la pieza.

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 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 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.

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>
<u>MINI GP 160</u>	Hasta 155'5 cc	16 CV	65 KG

3.- MOTOR

El motor será Zongshen Power Group Modelo W150-G estando prohibido su cambio y/o modificación en cualquiera de sus componentes, incluidas juntas de base de cilindro y culata.

3.1.- Cilindrada

La cilindrada máxima admitida será 155,5 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

SERÁN DE COLOR BLANCO SOBRE FONDO NEGRO. Cada motocicleta deberá estar dotada con 1 placa porta números, en el frontal de la moto, con medidas mínimas de 150x150mm, además de 2 en los laterales de la motocicleta.

La placa frontal deberá estar centrada en el carenado o ligeramente desplazada, pero siempre para que la placa sea más visible por el lado donde esté situado el Cronometraje.

Reglamento Técnico Mini GP 160

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.

En caso de discusión sobre la legibilidad de los números, la decisión del Comisario Técnico será decisiva.

6.- SUSPENSIONES

6.1.- Horquilla delantera

La horquilla delantera debe ser la original homologada por el fabricante de la motocicleta. - 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 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 hasta 2.50" x 10"

Trasera hasta 3" x 10"

7.1. Neumáticos

Está prohibido el uso de calentadores.

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. 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.

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, el cual se podrá eliminar o poner trompeta sin filtro.

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 y Admisión

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, no se permitirá ninguna modificación sobre ésta.

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 TELEMETRÍA

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 permitido los dispositivos automáticos de control de paso(vueltas).

11.3.- Encendido

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

El CDI o centralita debe de ser el original de la motocicleta homologada y entrará en un proceso de sorteo entre todos los participantes del CAM Campeonato de Andalucía de Minivelocidad en la categoría de Mini Gp 190. Todas las unidades presentadas para el sorteo deberán estar en perfecto estado de funcionamiento, limpias y con sus anclajes en perfecto estado y accesibles.

- CONSULTAR ANEXO 1

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

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

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

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.

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 la potencia permitida en las diferentes categorías se sancionará de acuerdo a la siguiente tabla:

Tramo de potencia	Sanción en entrenos	Sanción en carrera
0.1 y 0.3 cv	1 segundo al mejor tiempo	0,5 segundos por vuelta
0.3 y 0.5 cv	2 segundo al mejor tiempo	1 segundo por vuelta
0.5 cv	Desclasificado	Desclasificado

Reglamento Técnico Mini GP 160

Cuando 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
2,5 a 5 kg	5 % de los tiempos	5 % del tiempo
5 a 7,5 kg	7,5 % de los tiempos	7,5 % del tiempo
7,5 a 10 kg	10 % de los tiempos	10% del tiempo
10 kg	Perdida de tiempos	Desclasificación

Al piloto, al jefe de equipo o tutor se le entregará un documento de notificación de la sanción impuesta.

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.

ANEXO 1

ENCENDIDOS

Después del Briefing de Pilotos se procederá al sorteo de centralitas para las motocicletas homologadas de la categoría OPEN 10. Siendo responsable cada piloto participante de presentar su centralita para el sorteo. Estas deben de estar en perfecto estado de funcionamiento, limpias (de residuos y de sellos de verificaciones anteriores) y con los anclajes que no estén rotos.

Una vez que el piloto tenga asignada su centralita se procederá al precintado de la misma por el/los Técnicos de la Prueba (1*). El orden del sorteo será el de la lista de inscritos de la F.A.M

Aquellos pilotos que no se presenten al sorteo o presenten una centralita que no se adecue a lo estipulado por lo que hace a estado de funcionamiento, limpieza y anclajes en perfecto estado, NO podrán tomar parte ni en el sorteo ni en los entrenamientos ni carreras



(1*) PRECINTADO CENTRALITA

CAMPEONATO DE ANDALUCÍA DE MINIVELOCIDAD

REGLAMENTO TÉCNICO MINI GP 190 2023



Reglamento Técnico Mini GP 190

Modificaciones 2023:

Versión:	Aplicada el:	Artículos modificados
0	01.01.2023	Sin modificaciones
1	14.02.2023	Art. 16

ÍNDICE

1.- GENERALIDADES	1
2.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE	2
3.- MOTOR	2
3.1.- Cilindrada	2
3.2.- Carters motor	2
3.3.- Embrague, caja de cambios y transmisión	2
4.- CHASIS	2
5.- CARENADO	2
5.1. Dorsales	3
6.- SUSPENSIONES	3
6.1.- Horquilla delantera	3
6.2.- Amortiguador de dirección	3
6.3.- Suspensión Trasera	3
7.- RUEDAS	3
7.1. Neumáticos	4
8.- FRENOS	4
9.- MANDOS	4
9.1. Mandos de pie y estriberas	4
9.2. Mandos manuales y manillar	4
10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN	4
10.1. Depósito de combustible	5
10.2. Carburador y Admisión	5
10.3. Carburante	5
11.- SISTEMA ELÉCTRICO Y TELEMETRÍA	5
11.1.- Cableado Eléctrico	5
11.2.- Telemetría	5
11.3.- Encendido	5
12.- RADIADORES	6
13.- OBLIGACIONES	6
14.- MATERIALES LIGEROS	6
15.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO	6

Reglamento Técnico Mini GP 190

16.- SANCIONES	7
17.- LUZ TRASERA DE EMERGENCIA	7
ANEXO 1	8

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 registrará 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 registrará por la decisión que tome el Jurado de la Prueba o Juez Árbitro.

Las piezas originales de la motocicleta son las piezas de serie instaladas en la motocicleta durante su fabricación y tal y como se distribuye. A menos que se indique lo contrario, estas partes no pueden ser refabricadas, reacabadas, tratadas, recubiertas o modificadas de ninguna manera, salvo indicación expresa en el reglamento.

Las piezas entre diferentes modelos de motocicletas se podrán usar siempre que sean iguales, no requiera una modificación estructural de la moto y/o la pieza.

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 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 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.

Reglamento Técnico Mini GP 190

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>
<u>MINI GP 190</u>	Hasta 190 cc	22CV	70 KG

3.- MOTOR

El motor será el original de la motocicleta estando prohibido su cambio y/o modificación en cualquiera de sus componentes, incluidas juntas de base de cilindro y culata.

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 5 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

SERÁN DE COLOR NEGRO SOBRE FONDO BLANCO. Cada motocicleta deberá estar dotada con 1 placa porta números, en el frontal de la moto, con medidas mínimas de 150x150mm, además de 2 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.

En caso de discusión sobre la legibilidad de los números, la decisión del Comisario Técnico será decisiva.

6.- SUSPENSIONES

6.1.- Horquilla delantera

La horquilla delantera debe ser la original homologada por el fabricante de la motocicleta. 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 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 hasta 2.50" x 12"

Trasera hasta 3" x 12"

7.1. Neumáticos

Está prohibido el uso de calentadores.

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. 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.

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, el cual se podrá eliminar o poner trompeta sin filtro.

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

Reglamento Técnico Mini GP 190

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 y Admisión

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, no se permitirá ninguna modificación sobre ésta.

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 TELEMETRÍA

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 permitido los dispositivos automáticos de control de paso (vueltas).

11.3.- Encendido

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

El CDI o centralita debe de ser el original de la motocicleta homologada y entrará en un proceso de sorteo entre todos los participantes del CAM Campeonato de Andalucía de Minivelocidad en la categoría de Mini Gp

Reglamento Técnico Mini GP 190

190. Todas las unidades presentadas para el sorteo deberán estar en perfecto estado de funcionamiento, limpias y con sus anclajes en perfecto estado y accesibles.

- CONSULTAR ANEXO 1

12.- RADIADORES

Los sistemas de refrigeración se mantendrán como el original.

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 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

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.

Reglamento Técnico Mini GP 190

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 del 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
0,1 y 0,3 cv	1 segundo al mejor tiempo	1 segundo por vuelta
0,2 y 0,4 cv	2 segundo al mejor tiempo	2 segundo por vuelta
0,5 cv	Desclasificado	Desclasificado

Cuando 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
2,5 a 5 kg	5 % de los tiempos	5 % del tiempo
5 a 7,5 kg	7,5 % de los tiempos	7,5 % del tiempo
7,5 a 10 kg	10 % de los tiempos	10% del tiempo
10 kg	Perdida de tiempos	Desclasificación

Al piloto, al jefe de equipo o tutor se le entregará un documento de notificación de la sanción impuesta.

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.

ANEXO 1

ENCENDIDOS

Después del Briefing de Pilotos se procederá al sorteo de centralitas para las motocicletas homologadas de la categoría OPEN 10. Siendo responsable cada piloto participante de presentar su centralita para el sorteo. Estas deben de estar en perfecto estado de funcionamiento, limpias (de residuos y de sellos de verificaciones anteriores) y con los anclajes que no estén rotos.

Una vez que el piloto tenga asignada su centralita se procederá al precintado de la misma por el/los Técnicos de la Prueba (1*). El orden del sorteo será el de la lista de inscritos de la F.A.M

Aquellos pilotos que no se presenten al sorteo o presenten una centralita que no se adecue a lo estipulado por lo que hace a estado de funcionamiento, limpieza y anclajes en perfecto estado, NO podrán tomar parte ni en el sorteo ni en los entrenamientos ni carreras



(1*) PRECINTADO CENTRALITA

CAMPEONATO DE ANDALUCÍA DE MINIVELOCIDAD

REGLAMENTO TÉCNICO MINIGP 110 2023



Reglamento Técnico MiniGp 110

Modificaciones 2023:

Versión:	Aplicada el:	Artículos modificados
0	01.01.2023	Art. 7.1, Art. 7.2, Art. 10.2, Art. 11.3
1	14.02.2023	Art. 16

ÍNDICE

1.- GENERALIDADES	1
2.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE	1
3.- MOTOR.....	2
3.1.- Cilindrada.	2
3.2.- Carters motor.....	2
3.3.- Caja de cambios y transmisión	2
3.4.- Embrague	2
3.5.- Arranque	2
4.- CHASIS	3
5.- CARENADO	3
5.1.- Dorsales.....	3
6.- SUSPENSIONES.....	3
6.1.- Horquilla delantera	3
6.2.- Amortiguador posterior	4
7.- RUEDAS	4
7.1.- Neumáticos	4
7.2.- Llantas	4
8.- FRENOS	4
9.- MANDOS	5
9.1.- Mandos de pie y estriberas.....	5
9.2.- Mandos manuales y manillar.....	5
10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN	5
10.1.- Depósito de combustible	5
10.2.- Carburador.....	5
10.3.- Carburante	5
11.- SISTEMA ELÉCTRICO Y TELEMETRIA.....	5
11.1.- Cableado Eléctrico	5
11.2.- Telemetría	6
11.3.- Encendido	6
12.- RADIADORES	6
13.- OBLIGACIONES	6
14.- MATERIALES LIGEROS	6

Reglamento Técnico MiniGp 110

15.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO.....	6
16.- SANCIONES.....	7
17.- COPAS DE PROMOCIÓN	8
18.- LUZ TRASERA DE EMERGENCIA.....	8
ANEXO 1	9

Reglamento Técnico MiniGp 110

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.

Las piezas originales de la motocicleta son las piezas de serie instaladas en la motocicleta durante su fabricación y tal y como se distribuye. A menos que se indique lo contrario, estas partes no pueden ser refabricadas, reacabadas, tratadas, recubiertas o modificadas de ninguna manera, salvo indicación expresa en el reglamento.

Las piezas entre diferentes modelos de motocicletas se podrán usar siempre que sean iguales, no requiera una modificación estructural de la moto y/o la pieza.

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 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 o 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 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 después de cada 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

Reglamento Técnico MiniGp 110

<u>CATEGORÍAS</u>	<u>CILINDRADA</u>	<u>CABALLOS</u>	<u>PESO MOTO</u>	<u>PESO/MOTO PILOTO</u>
<u>MINIGP 110</u>	MINI GP 110 4T	10CV	64 KG	100 KG (1)

La potencia podrá ser modificada por el Delegado Técnico de Minivelocidad de la FAM en la primera carrera de la temporada, una vez se haya sacado la media en el banco de potencia.

- (1) Los pilotos cuyo peso corporal con casco, mono, botas y guantes no superen los 35Kg estarán autorizados a utilizar un lastre de como máximo 4 Kg. Por tanto, el peso mínimo para la motocicleta sin gasolina y en vacío o después de la carrera para estos pilotos nunca deberá ser inferior a 68 Kg.

SE ADMITE UNA TOLERANCIA DE 0,5 KG EN EL PESO

Estos pesos podrán ser modificados en la primera carrera de la temporada, una vez se haya sacado la media de peso del conjunto Moto + Piloto.

3.- MOTOR

El motor será el original de la motocicleta estando prohibido su cambio y/o modificación en cualquiera de sus componentes. Sólo se permitirá la sustitución de la punta de goma del tensor de la distribución por una más resistente con las mismas medidas.

El motor será ZONGSHEN monocilíndrico de 4 tiempos, con el cubicaje de 113,36 cc.

3.1.- Cilindrada.

No se admitirá ninguna tolerancia en la cilindrada

3.2.- Carters motor

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

3.3.- Caja de cambios y transmisión

La caja de cambios será la homologada por el fabricante del motor en todos sus componentes. El número de marchas será el homologado por el fabricante del motor, 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.

Los desarrollos estarán comprendidos entre piñones de 13 a 17 dientes y platos de 32 a 45 dientes.

3.4.- Embrague

Su configuración debe ser la originalmente homologada sin ninguna modificación permitida.

El tipo de accionamiento debe de mantenerse igual al de la motocicleta autorizada.

La tapa que cubre el embrague no estará precintada para que puedan cambiarse los elementos de este sistema, pero siempre por piezas originales.

3.5.- Arranque

Será recomendable contar con un dispositivo de arranque (pedal de arranque). Se autoriza el uso de arrancadores externos.

Reglamento Técnico MiniGp 110

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.

Los laterales del chasis pueden protegerse con un recubrimiento en material compuesto de no más de 1,5 mm de grosor. Estas protecciones deberán tener la forma del chasis y dejar un espacio, como mínimo de 10 cm de largo por 5 cm de alto, en el lado derecho cerca del eje de la dirección, para poder pegar en el chasis la pegatina de verificación.

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.

El carenado inferior debe estar fabricado para contener, en caso de incidente en el motor, al menos la mitad de la totalidad del aceite del motor (mínimo 2 litros). Las aberturas de la parte inferior del carenado deben estar situadas al menos a 50mm por encima de la parte inferior del carenado.

El carenado inferior podrá incluir un agujero de 25mm, situado en la parte delantera del mismo. Este agujero debe permanecer cerrado mediante un tapón en caso de pista seca y puede abrirse únicamente en caso de lluvia, según lo declare por el Director de Carrera.

5.1.- Dorsales

SERÁN DE COLOR NEGRO SOBRE FONDO BLANCO. Cada motocicleta deberá estar dotada con 1 placa porta números, en el frontal de la moto, con medidas mínimas de 150x150mm, además de 2 en los laterales de la motocicleta.

La placa frontal deberá estar centrada en el carenado o 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.

En caso de discusión sobre la legibilidad de los números, la decisión del Comisario Técnico será decisiva.

6.- SUSPENSIONES

6.1.- Horquilla delantera

Serán las de serie. Se permite modificar la precarga, pero manteniendo los muelles originales. Se permite la modificación del aceite tanto en cantidad como en densidad.

Las tijas de horquilla, pletina (s) superior (es), y cualquier puente de unión deben mantenerse igual a las originalmente producidas por el fabricante.

Reglamento Técnico MiniGp 110

6.2.- Amortiguador posterior

Será de serie. Se permite modificar la precarga, pero manteniendo los muelles originales.

7.- RUEDAS

Está prohibido el montaje de llantas de aleaciones especiales que encarezcan el coste de la misma.

7.1.- Neumáticos

SERÁN DE LA MARCA PMT con las siguientes especificaciones:

Neumáticos slicks

Delanteros:

- 90/90-10 SLICK "S" SOFT TL F
- **100/85-10 SLICK "S" SOFT TL R**

Traseros:

- 90/90-10 SLICK "S" SOFT TL F
- 100/85-10 SLICK "S" SOFT TL R
- 120/80-10 SLICK "S" SOFT TL R

Neumáticos de lluvia

Delantero:

- 90/90-10 RAIN TL R
- **100/85-10 RAIN TL R**

Traseros:

- 90/90-10 RAIN TL R
- 100/85-10 RAIN TL R
- 120/80-10 RAIN TL R

No está permitido manipular o rayar los neumáticos.

QUEDA TERMINANTEMENTE PROHIBIDO EL USO DE CALENTADORES DE NEUMATICOS.

7.2.- Llantas

Sólo están autorizadas las llantas de aluminio. **Está prohibido el montaje de llantas de aleaciones especiales que encarezcan el coste de la misma.**

La manipulación de la llanta está prohibida, solo podrá pintarse y/o añadir los pesos necesarios para su contrapesado.

La válvula de llenado es libre.

Dimensiones obligatorias para las llantas son:

- Delantera hasta 2.50" x 10"
- Trasera hasta 3.00" x 10"

8.- FRENOS

Serán los de serie.

Las bombas radiales están prohibidas.

La pinza de freno delantera será de 4 pistones o menos.

La pinza de freno trasera será de 2 pistones o menos.

Los latiguillos de freno son libres. Las pastillas de freno son libres.

Reglamento Técnico MiniGp 110

No se autoriza ningún conducto adicional de aire.

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

9.- MANDOS

9.1.- Mandos de pie y estriberas

Los reposapiés deben ser los originales (de plástico) o provenientes de la industria auxiliar, siempre y cuando sean de las mismas características técnicas que los originales y tengan extremidades redondeadas con un radio mínimo esférico de 8mm.

9.2.- Mandos manuales y manillar

Se montarán los semimanillares originales, o provenientes de la industria auxiliar, siempre y cuando sean de las mismas características técnicas que los originales, únicamente pudiendo variar, el diámetro del tubo. Se tiene que respetar el ancho del original más 4 cm.

Los extremos semimanillares tendrán que terminar siempre en un tope redondeado de un material resistente a las caídas de un mínimo de 5 cm, se recomienda ruedas de Skate que rueden libres. Está prohibido el uso de materiales duros, como el hierro o el acero, para evitar dañar el asfalto y que se produzcan chispas.

Deberán fijarse unos topes para asegurar un espacio de un mínimo de 30 mm entre el manillar y el depósito, cuando el ángulo de giro esté en su punto máximo.

Las motocicletas DEBEN estar equipadas con una protección de la maneta de freno para protegerla de una activación accidental en caso de colisión con otra motocicleta.

Es obligatorio la instalación de un pulsador de pare colocado en el manillar.

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

El filtro de aire será de libre elección. Se puede eliminar. Está prohibido agujerear las tapas del filtro del aire.

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 de serie homologado por el fabricante **de hasta 24 mm**

No pueden tener bomba de aceleración, ni membranas y serán de guillotina o campana.

Solo se permite la modificación de los chiclés, y posición de la aguja, que serán libres.

El conducto de admisión de la mezcla aire-combustible será el original del fabricante del motor.

Las trompetas de admisión son libres. Se permite la eliminación del reborde exterior en la parte trasera del carburador para el mejor ajuste de las trompetas de admisión.

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.

Reglamento Técnico MiniGp 110

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.

La bujía será de libre elección.

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 permitido los dispositivos automáticos de control de paso(vueltas).

11.3.- Encendido

Debe ser el original suministrado por el fabricante quedando totalmente prohibida su manipulación en ninguno de sus componentes, (pick up, bobinas, chaveta, etc...). **Los encendidos/stator deberán llevar la instalación de las bobinas de luz de origen.**

El CDI o centralita debe de ser el original de la motocicleta homologada y entrará en un proceso de sorteo entre todos los participantes del CAM Campeonato de Andalucía de Minivelocidad en la categoría de MiniGp 110. Todas las unidades presentadas para el sorteo deberán estar en perfecto estado de funcionamiento, limpias y con sus anclajes en perfecto estado y accesibles.

CONSULTAR ANEXO 1 ENCENDIDOS

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.

13.- OBLIGACIONES

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.

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

Reglamento Técnico MiniGp 110

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.

Los corredores deben llevar un mono de cuero o material similar anti abrasivo de una sola pieza, con protecciones en los principales puntos de contacto, rodillas, codos, hombros y caderas que cumplan con la norma EN1621-1: 2012.

Se permite el uso de controles deslizantes (partes específicas del equipo de seguridad de los pilotos, ya sea fijas o extraíbles, destinadas a hacer contacto regular con la superficie de la pista para ayudar al piloto en las curvas), en las rodillas, los codos o cualquier otra parte del traje, donde se considere necesario. No deben fabricarse ni contener ningún material que, al entrar en contacto con la superficie de la pista, pueda causar molestias visuales (chispas) o de otro tipo a otros pilotos.

Está prohibido el material sintético.

El uso de un protector de pecho y espalda es obligatorio y debe estar claramente marcado con las siguientes normas:

- a) El protector de espalda debe cumplir con EN1621-2, CB ("respaldo central") o FB ("respaldo completo") Nivel 1 o 2.
- b) El protector de pecho debe cumplir con pr EN1621-3 o EN 14021
- c) La decisión final en relación la seguridad del equipamiento que verifique el piloto la tendrá el Director Técnico del CAM.

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 considere 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 la potencia permitida se sancionará con la desclasificación.~~

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

Reglamento Técnico MiniGp 110

Tramo de potencia	Sanción en entrenos	Sanción en carrera
0,1 y 0,3 cv	1 segundo al mejor tiempo	1 segundo por vuelta
0,2 y 0,4 cv	2 segundo al mejor tiempo	2 segundo por vuelta
0,5 cv	Desclasificado	Desclasificado

Cuando 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
Hasta 2,5 kg	2,5 % de los tiempos	2,5% del tiempo
2,5 a 5 kg	5 % de los tiempos	5 % del tiempo
5 a 7,5 kg	7,5 % de los tiempos	7,5 % del tiempo
7,5 a 10 kg	10 % de los tiempos	10% del tiempo
10 kg	Perdida de tiempos	Desclasificación

Al piloto, al jefe de equipo o tutor se le entregará un documento de notificación de la sanción impuesta.

17.- COPAS DE PROMOCIÓN

En caso de existir copas de promoción, los pilotos que quieran participar en ella se deberán regir por los reglamentos particulares de la Copa.

Si tendrán que pasar la Verificación Técnica preliminar a la prueba, para que el Comisario Técnico de la prueba verifique que el piloto y motocicleta cumplen con lo concerniente a seguridad en el Reglamento de la FAM, si no se cumpliera no podrán participar en dicha prueba.

18.- 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.

ANEXO 1

ENCENDIDOS

Después del Briefing de Pilotos se procederá al sorteo de centralitas para las motocicletas homologadas de la categoría OPEN 10. Siendo responsable cada piloto participante de presentar su centralita para el sorteo. Estas deben de estar en perfecto estado de funcionamiento, limpias (de residuos y de sellos de verificaciones anteriores) y con los anclajes que no estén rotos (1*).

Una vez que el piloto tenga asignada su centralita se procederá al precintado de la misma por el/los Técnicos de la Prueba (2*).

El orden del sorteo será el de la lista de inscritos de la F.A.M

Aquellos pilotos que no se presenten al sorteo o presenten una centralita que no se adecue a lo estipulado por lo que hace a estado de funcionamiento, limpieza y anclajes en perfecto estado, NO podrán tomar parte ni en el sorteo ni en los entrenamientos ni carreras



(1*) QUE NO ESTE ROTO

(1*) QUE NO ESTE ROTO



(2*) PRECINTADO CENTRALITA

CAMPEONATO DE ANDALUCÍA DE MINIVELOCIDAD REGLAMENTO TÉCNICO MOTO 5 2023



Reglamento Técnico Moto 5

Modificaciones 2023:

Versión:	Aplicada el:	Artículos modificados
0	01.01.2023	Sin modificaciones

ÍNDICE

1.- GENERALIDADES	1
2.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE	2
3.- MOTOR.....	2
3.1.- Caja de cambios/Transmisión	2
4.- CHASIS Y SUB-CHASIS	3
4.1.- Geometría	3
5.- CARENADO	3
5.1.- Dorsales.....	3
6.- SUSPENSIONES	4
6.1.- Horquilla delantera	4
6.2.- Suspensión trasera.....	4
6.3.- Amortiguador Posterior	4
7.- RUEDAS	4
7.1.- Llantas	4
7.2.- Neumáticos	5
8.- FRENOS	5
9.- SISTEMAS DE ALIMENTACIÓN.....	5
9.1.- Depósito de combustible	5
9.2.- Caja de Aire y Conductos de Admisión	5
9.3.- Carburador.....	6
10.- DIRECCIÓN	6
10.1.- Puño acelerador	6
10.2.- Manillar y controles manuales.....	6
10.3.- Reposapiés / Controles de pie	7
11.- SISTEMA DE ESCAPE.....	7
12.- PESOS MÍNIMOS	7
13.- SISTEMA ELÉCTRICO Y TELEMETRÍA.....	8
13.1.- Encendido	8
13.2.- Luz Trasera de Seguridad	8
13.3.- Telemetría	8
14.- RADIADORES	9
15.- MATERIALES LIGEROS	9

Reglamento Técnico Moto 5

16.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DE PILOTO	9
17.- MOTOCICLETAS PELIGROSAS	10
18.- HOMOLOGACIÓN	10

Reglamento Técnico Moto 5

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 Minivelocidad 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 Minivelocidad 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 de Minivelocidad.

El director 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.

Las motocicletas destinadas al campeonato de Andalucía de Minivelocidad de la categoría MOTO 5 se basan en las motocicletas de producciones recientes o actuales y disponibles en el mercado a través de las redes de venta habituales del fabricante y homologadas por este.

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 Minivelocidad de la FAM.

Reglamento Técnico Moto 5

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.

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

Se entiende por original, todas aquellas piezas que la moto homologada llevaba en el momento de su comercialización y venta por el fabricante.

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE

Las minimotos admitidas serán refrigeradas por aire y detalladas a continuación.

<u>CATEGORÍA</u>	<u>CILINDRADA</u>	<u>CABALLOS</u>	<u>PESO MOTO</u>	<u>PESO/MOTO PILOTO</u>
<u>MINIMOTO 4,2</u>	250 C.C.	22 CV	93 KG	136 KG

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

Esta potencia podrá ser modificada por el Delegado técnico de Minivelocidad 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 se sancionará con la desclasificación.

Al piloto, al jefe de equipo o tutor se le entregará un documento de notificación de la sanción impuesta.

La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de las motocicletas MOTO 5 deben (salvo indicación contraria) ser conformes a la forma homologada (originalmente producida por el constructor).

3.- MOTOR

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

El motor será ZONGSHEN CPS 250 mono cilíndrico de 4 tiempos, con el cubicaje de 250 cc.

Estos motores mientras el precinto este intacto, serán válidos para la Copa de España y el Campeonato Andaluz de Minivelocidad CAM).

Los motores sin precintos o con precintos rotos, serán admitidos, aunque al no poder asegurar una posible manipulación, serán susceptibles de verificaciones técnicas en cualquier momento del evento.

Es obligatorio tener instalado el sistema eléctrico de arranque.

3.1.- Caja de cambios/Transmisión

- La caja de cambios será la homologada por el fabricante del motor en todos sus componentes. El número de marchas será el homologado por el fabricante del motor.
- Se pueden modificar el piñón, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas.

Reglamento Técnico Moto 5

- c) La cubierta del piñón puede ser eliminada, siempre que esté quede cubierta por el carenado. En el caso de que no sea así será obligatoria la tapa del piñón. El objetivo es impedir que el piloto pueda introducir accidentalmente los dedos en caso de caída por seguridad. En caso de duda la decisión del Delegado técnico de Minivelocidad de la FAM será definitiva.

4.- CHASIS Y SUB-CHASIS

Debe ser el original de la moto homologada sin ningún tipo de modificación.

El chasis de la motocicleta ha de estar identificado con un solo número de chasis que estará grabado en la parte derecha de la pipeta de dirección.

La distancia entre ejes estará entre 1230 mm y 1270 mm.

4.1.- Geometría

Debe ser la original, no se permite ninguna modificación.

5.- CARENADO

Debe ser el original y mantendrá la imagen, sujeciones y medidas del homologado por el fabricante. Se autorizan los tacos de protección, de nylon, redondeados, y no podrán sobresalir más de 15mm.

El uso del guardabarros, tanto delantero como trasero, es obligatorio.

El borde del parabrisas y los bordes del resto de las partes expuestas del carenado deben ser redondeadas. Ninguna parte de la motocicleta puede encontrarse detrás de una línea trazada verticalmente al borde del neumático trasero.

Las medidas máximas serán aquellas producidas por el fabricante para la Motocicleta homologada. Excepcionalmente, y bajo autorización expresa y supervisión del organizador, se podrá rebajar la altura de la silleta al suelo.

No se permiten orificios adicionales.

La parte inferior del carenado debe estar construida para contener, en caso de rotura del motor, Al menos la mitad del total del aceite y el líquido refrigerante del motor. El borde inferior de Cualquier abertura en el carenado debe estar por lo menos a 50 mm. del fondo del carenado.

La parte inferior del carenado debe incorporar un agujero de 25 mm en el fondo de la parte Inferior delantera. Este agujero debe permanecer cerrado en condiciones de seco y debe ser abierto sólo en condiciones de lluvia y cuando el Director de Carrera declare la carrera de mojado.

5.1.- Dorsales

Los números de carrera deben fijarse en la parte delantera y opcional en los dos lados de la motocicleta, con el fin de quesean claramente visibles para el cronometraje, los espectadores y los Oficiales.

Las medidas mínimas de los números serán:

Frontal:

Altura números 120 mm

Anchura del trazo número 20 mm

Lateral:

Reglamento Técnico Moto 5

Altura números 100 mm

Anchura del trazo número 10 mm

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 porta números. La placa frontal debe estar colocada en el centro del frontal del carenado o ligeramente ladeado hacia el lado 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 COLOR BLANCO SOBRE FONDO NARANJA deben de ser legibles y respetar las medidas reglamentadas. En el caso de discusión referente a la legibilidad de los números, la decisión del Director Técnico de Minivelocidad de la FAM será final.

Solo se adjudicarán numeraciones de hasta dos dígitos (de 1 al 99).

6.- SUSPENSIONES

6.1.- Horquilla delantera

Las horquillas deben ser las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.

Las partes internas estándar de origen de las horquillas no pueden modificarse; únicamente pueden sustituirse el aceite y los muelles así como variar su precarga.

6.2.- Suspensión trasera

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

Un protector de cadena debe fijarse de modo que impida que el pie o la mano 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.

Las suspensiones controladas electrónicamente no están permitidas.

6.3.- 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.

7.- RUEDAS

7.1.- 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.

Reglamento Técnico Moto 5

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:

MOTO 5	
Anterior	Posterior
2,50 x	3,50 x

Se pueden modificar el piñón de salida, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas.

7.2.- Neumáticos

Serán de la marca PMT con compuesto de libre elección.

No está permitido manipular o rayar los neumáticos.

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

Sólo estarán permitido 1 disco (máximo 300 mm) y 1 pinza de freno (máximo 4 pistones) en cada rueda.

Los latiguillos de freno son libres.

Las pastillas de freno son libres.

No se autoriza ningún conducto adicional de aire.

9.- SISTEMAS DE ALIMENTACIÓN

9.1.- Depósito de combustible

Será el original y el interior es obligatorio que esté forrado de mousse, preferentemente Explosafe o 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 una 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.

No tendrá una capacidad de más de 7 litros.

9.2.- 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

Reglamento Técnico Moto 5

la motocicleta homologada, sin ningún tipo de manipulación.

Las motocicletas homologadas con filtro de aire no podrán eliminarlo. Se autoriza su sustitución por otro similar al homologado.

Los conductos de aire originales no pueden modificarse.

9.3.- 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, no se permitirá ninguna modificación sobre ésta.

10.- DIRECCIÓN

Deberá haber un mínimo de 15º de movimiento de la dirección a cada lado del eje. Deberán fijarse unos topes para asegurar un espacio de un mínimo de 30 mm entre el manillar y el depósito, cuando el ángulo de giro esté en su punto máximo.

El amortiguador de dirección es libre.

El manillar debe tener la configuración igual al original de la motocicleta homologada. Los manillares deben tener una anchura máxima de 700 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 14 mm, ni superior a 20mm.

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 Delegado Técnico de Minivelocidad FAM será definitiva. Las motocicletas deben estar equipadas, y en estado operativo, de un botón de paro 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.

10.1.- Puño acelerador

El conjunto acelerador con su cableado correspondiente es libre.

El puño giratorio de gas debe cerrarse automáticamente en cuanto se suelte.

10.2.- Manillar y controles manuales

El manillar debe ser el original.

Las manetas y sus cableados correspondientes son libres. La longitud de las manetas no puede ser superior a 200mm., medidos desde el pivote, y terminadas en una esfera con un diámetro no inferior a 18mm. En caso de ser una terminación aplanada, tendrán un mínimo de 14mm.

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

Reglamento Técnico Moto 5

Las motocicletas DEBEN estar equipadas con una protección de la maneta de freno para protegerla de una activación accidental en caso de colisión con otra motocicleta.

Es obligatorio la instalación de un pulsador de pare colocado en el manillar.

10.3.- Reposapiés / Controles de pie

Los reposapiés son libres. Pueden montarse fijos o de manera abatible pero en este caso deberán 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.

11.- SISTEMA DE 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.

12.- PESOS MÍNIMOS

Los pesos mínimos para las motocicletas serán los siguientes:

<u>Peso mínimo (1)</u>	<u>Peso mínimo con lastre (2)</u>	<u>Conjunto Moto Piloto (3)</u>
93KG	99KG	136 KG

El peso conjunto moto piloto, es el peso del piloto (con todo el equipamiento) y la motocicleta, como es usada en pista. (3) Si el peso de la motocicleta alcanza o excede el "Peso Mínimo con lastre" (2), el peso del conjunto moto piloto (3) no es necesario. La motocicleta sola, en ningún caso puede estar por debajo del "peso mínimo" (1). Esto limita la cantidad máxima de lastre que se puede añadir a las motocicletas.

Cuando 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
2,5 a 5 kg	5 % de los tiempos	5 % del tiempo
5 a 7,5 kg	7,5 % de los tiempos	7,5 % del tiempo
7,5 a 10 kg	10 % de los tiempos	10% del tiempo
10 kg	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

Reglamento Técnico Moto 5

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).

Al piloto, al jefe de equipo o tutor se le entregará un documento de notificación de la sanción impuesta.

13.- SISTEMA ELÉCTRICO Y TELEMETRÍA

Los haces de cables 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 entre sus extremos de conexión.

No se permite ningún empalme, conexión o la instalación de un robo corriente en ninguno de los cables eléctricos.

No se autoriza ninguna modificación en la instalación eléctrica.

La bujía es libre.

13.1.- Encendido

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

El CDI o centralita debe de ser el original de la motocicleta homologada y entrará en un proceso de sorteo entre todos los participantes del CAM (Campeonato de Andalucía de Minivelocidad) en la categoría de Moto 5. Todas las unidades presentadas para el sorteo deberán estar en perfecto estado de funcionamiento, limpias y con sus anclajes en perfecto estado y accesibles.

13.2.- 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

13.3.- Telemetría

No está permitido el uso de telemetría.

No se permite ningún sistema de adquisición de datos.

En caso de que el modelo homologado disponga de sistema de adquisición de datos este debe estar

Reglamento Técnico Moto 5

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 cronometraje será 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 a ningún método o equipamiento oficial de cronometraje.

14.- RADIADORES

La refrigeración será por aire.

15.- 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.

16.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DE 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.

Los corredores deben llevar un mono de cuero o material similar anti abrasivo de una sola pieza, con protecciones en los principales puntos de contacto, rodillas, codos, hombros y caderas que cumplan con la norma EN1621-1: 2012.

Se permite el uso de controles deslizantes (partes específicas del equipo de seguridad de los pilotos, ya sea fijas o extraíbles, destinadas a hacer contacto regular con la superficie de la pista para ayudar al piloto en las curvas), en las rodillas, los codos o cualquier otra parte del traje, donde se considere necesario. No deben fabricarse ni contener ningún material que, al entrar en contacto con la superficie de la pista, pueda causar molestias visuales (chispas) o de otro tipo a otros pilotos.

Está prohibido el material sintético.

El uso de un protector de pecho y espalda es obligatorio y debe estar claramente marcado con las siguientes normas:

- a) El protector de espalda debe cumplir con EN1621-2, CB ("respaldo central") o FB ("respaldo completo") Nivel 1 o 2.
- b) El protector de pecho debe cumplir con pr EN1621-3 o EN 14021

La decisión final en relación la seguridad del equipamiento que verifique el piloto la tendrá el Director Técnico del CAM.

Guantes: en material de cuero y que sean resistentes.

Botas: en material de cuero o equivalente.

Reglamento Técnico Moto 5

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).

17.- MOTOCICLETAS PELIGROSAS

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

18.- 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.

Posición de la luz roja la tendrá el Comisario Técnico de la prueba.

CAMPEONATO DE ANDALUCÍA DE MINIVELOCIDAD REGLAMENTO TÉCNICO SUPERMOTARD 2023



Reglamento Técnico Supermotard

Modificaciones 2023:

Versión:	Aplicada el:	Artículos modificados
0	01.01.2023	Sin modificaciones

ÍNDICE

1.- GENERALIDADES.....	1
2.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE.....	1
3.- MOTOR.....	1
3.1.- Cilindradas.....	1
3.2.- Cilindros.....	2
3.3.- Carters motor	2
3.4.- Embrague, caja de cambios y transmisión	2
4.- CHASIS.....	2
5.- CARENADO	2
5.1.- Asiento.....	2
5.2.- Dorsales	2
6.- SUSPENSIONES	3
6.1.- Horquilla delantera.....	3
6.2.- Brazo de suspensión posterior.....	3
6.3.- Amortiguador posterior	3
7.- RUEDAS	3
7.1.- Neumáticos.....	3
8.- FRENOS	3
9.- MANDOS	3
9.1.- Mandos de Pie y Estriberas.....	3
9.2.- Mandos Manuales y Manillares	4
10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN	4
10.1.- Depósito de combustible	4
10.2.- Carburador o Inyección.....	4
10.3.- Caja de aire	4
10.4.- Carburante.....	4
11.- ENCENDIDO Y CAJA DE CONTROL (CDI).....	4
12.- RADIADORES	4
13.- SISTEMA DE ESCAPE	4
14.- PESOS MÍNIMOS.....	5

Reglamento Técnico Supermotard

15.- OBLIGACIONES	5
16.- MATERIALES LIGEROS.....	5
17.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO.....	5

Reglamento Técnico Supermotard

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 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.

ESTA CATEGORÍA SE CORRERÁ EN LA JORNADA DEL SÁBADO CON EL SIGUIENTE FORMATO:

- 2 SESIONES DE ENTRENOS CRONOMETRADOS DE 15 MINUTOS DE DURACIÓN.
- 2 MANGAS.

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE

Las motocicletas admitidas serán de libre comercialización, provenientes del Mx, Enduro y Supermotard.

Categorías:

- SUPERMOTARD ÉLITE
- SUPERMOTARD AFICIONADOS

3.- MOTOR

El original de la motocicleta con libre preparación.

3.1.- Cilindradas

Superior a 175 cc hasta 750 cc 4 tiempos.

Superior a 120 cc hasta 300 cc 2 tiempos.

No se admite tolerancia en la cilindrada.

Reglamento Técnico Supermotard

3.2.- Cilindros

Es libre el número de cilindros.

3.3.- Carters motor

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

3.4.- Embrague, caja de cambios y transmisión

Están autorizados los sistemas de cambio rápido de velocidades.

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 y basculante, a excepción de los necesarios para colocar un amortiguador de dirección y la “aleta de tiburón” en el basculante.

Está autorizado el cambio de tijas para permitir el cambio de la horquilla delantera.

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 30mm. y máximo de 76mm.

No sobresalir más de 30mm. del carenado que hay desde la vertical del tope hacia delante y que esté a una distancia máxima de 15cm. Si el carenado que está delante del tope está a más de 15cm este no podrá sobresalir nada desde este carenado, mirando la moto de frente.

No podrán instalarse estas protecciones en el área de los reposapiés.

5.- CARENADO

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.- Asiento

Se autoriza a rebajar el acolchado original del asiento.

5.2.- Dorsales

Cada motocicleta deberá estar dotada con tres placas porta números, con medidas mínimas de 275x200mm.

La placa frontal deberá estar centrada en el carenado o 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.

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.

Reglamento Técnico Supermotard

Las dimensiones mínimas de los números son:

	PLACA DELANTERA	PLACA TRASERA
ALTURA	140mm.	100mm.
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 super motard road son:

SUPERMOTARD ÉLITE	
FONDO BLANCO	NÚMERO NEGRO
SUPERMOTARD AFICIONADOS	
FONDO NEGRO	NÚMERO BLANCO

6.- SUSPENSIONES

6.1.- Horquilla delantera

De libre elección y preparación.

6.2.- Brazo de suspensión posterior

Está prohibido la sustitución o modificación del basculante estándar original de la motocicleta.

6.3.- Amortiguador posterior

De libre elección y preparación.

7.- RUEDAS

De libre elección.

Está permitido el uso de protectores de nylon en los extremos del eje para posibles caídas. Estos protectores deberán ser redondeados con un diámetro superior al del eje. No podrán sobresalir más de 20mm desde el final del eje.

7.1.- Neumáticos

La elección de neumáticos es libre.

La alteración de neumáticos no está permitida.

8.- FRENOS

De libre elección y preparación. No está permitidos los discos de carbono.

9.- MANDOS

9.1.- Mandos de Pie y Estriberas

Los reposapiés deben tener extremidades redondeadas con un radio esférico o anchura mínima de 8mm. Estando prohibido salir a la pista con estriberas desgastadas que no cumplan con esta norma, por seguridad.

Reglamento Técnico Supermotard

9.2.- Mandos Manuales y Manillares

Se autoriza su libre sustitución incluyendo puños, conmutadores e instrumentación.

La anchura máxima del manillar será de 850mm.

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.

Los manillares deben estar equipados con una protección en la barra transversal. Los manillares sin esta barra la deberán colocar en el centro del mismo.

Es obligatorio la instalación de un pulsador de pare colocado en el manillar.

El puño del gas debe volver a su posición de descanso libremente. Está permitido sustituirlo por uno de accionamiento rápido, con sistema de doble cable

Las manetas deben terminar siempre en una bola de 9mm de diámetro como mínimo.

Se autoriza el uso de protectores de manetas.

Las motocicletas DEBEN estar equipadas con una protección de la maneta de freno para protegerla de una activación accidental en caso de colisión con otra motocicleta.

Es obligatorio la instalación de un pulsador de pare colocado en el manillar.

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

10.1.- Depósito de combustible

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 o Inyección

Los carburadores o sistemas de inyección tendrán que ser los de serie. Solo está permitido el cambio de chiclés.

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.- ENCENDIDO Y CAJA DE CONTROL (CDI)

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 y anticongelantes.

13.- SISTEMA DE ESCAPE

Se autoriza el cambio de escape por otro no original, debiendo cumplir con las normas R.F.M.E. y F.I.M.

Reglamento Técnico Supermotard

El nivel sonoro máximo permitido es de 115 dB, medido a 4.500 r.p.m.

Se admite una tolerancia de 2 dB después de la carrera.

14.- PESOS MÍNIMOS

El peso mínimo de la motocicleta será de 110kg.

No se admite tolerancia ninguna en el peso.

15.- OBLIGACIONES

Se tendrá que eliminar o desmontar en el caso de llevar: 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; permitiéndose eliminar los circuitos eléctricos de estos.

Por circunstancia de estética está permitido no eliminar el faro y piloto trasero, pero tendrá que taparse y pegarse en su totalidad con cinta americana.

Es obligatorio llevar instalado al menos 1 depósito de 250c.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. Está permitido que el respiradero de los gases internos del motor retorne directamente a la caja de filtro.

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:

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

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 algunos de los artículos del reglamento.

17.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL 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 “NP” o “P” (cross o velocidad) homologado y vigente el año en curso, en buen estado, bien ajustado y sujeto correctamente. En casos de cascos sin pantalla protectora (cross...) será obligatorio el uso de gafas protectoras que deberá cumplir con las homologaciones para velocidad de la F.I.M. No están permitidos los cascos de tipo “J” (Jet o trial). 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:

Los corredores deben llevar un mono de cuero o material similar anti abrasivo de una sola pieza, con protecciones en los principales puntos de contacto, rodillas, codos, hombros y caderas que cumplan con la norma EN1621-1: 2012.

Reglamento Técnico Supermotard

Se permite el uso de controles deslizantes (partes específicas del equipo de seguridad de los pilotos, ya sea fijas o extraíbles, destinadas a hacer contacto regular con la superficie de la pista para ayudar al piloto en las curvas), en las rodillas, los codos o cualquier otra parte del traje, donde se considere necesario. No deben fabricarse ni contener ningún material que, al entrar en contacto con la superficie de la pista, pueda causar molestias visuales (chispas) o de otro tipo a otros pilotos.

Está prohibido el material sintético.

El uso de un protector de pecho y espalda es obligatorio y debe estar claramente marcado con las siguientes normas:

- a) El protector de espalda debe cumplir con EN1621-2, CB ("respaldo central") o FB ("respaldo completo") Nivel 1 o 2.
- b) El protector de pecho debe cumplir con pr EN1621-3 o EN 14021

La decisión final en relación la seguridad del equipamiento que verifique el piloto la tendrá el Director Técnico del CAM.

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).