

# TROFEO ANDALUZ DE VELOCIDAD URBANA

## REGLAMENTO TÉCNICO PIT BIKE SERIES 160 2024

---



Modificaciones 2024:

Versión:	Aplicada el:	Artículos modificados

## ÍNDICE

1.- GENERALIDADES .....	1
2.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE .....	1
3.- MOTOR .....	1
3.1.- Cilindrada .....	1
3.2.- Carters motor .....	1
3.3.- Embrague y transmisión .....	2
4.- CHASIS .....	2
5.- CARENADO .....	2
5.1.- Dorsales .....	2
6.- SUSPENSIONES .....	2
6.1.- Horquilla delantera y Amortiguador posterior .....	2
7.- RUEDAS .....	2
7.1.- Neumáticos .....	2
8.- FRENOS .....	3
9.- MANDOS .....	3
9.1.- Mandos de pie y estriberas .....	3
9.2.- Mandos manuales y manillar .....	3
10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN .....	3
10.1.- Depósito de combustible .....	3
10.2.- Carburador .....	3
10.3.- Carburante .....	3
11.- SISTEMA ELÉCTRICO .....	3
12.- RADIADORES .....	3
13.- OBLIGACIONES .....	4
14.- MATERIALES LIGEROS .....	4
15.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO .....	4
16.- SEGURIDAD .....	4

## Reglamento Técnico Pit Bike Series 160

### 1.- GENERALIDADES

Todas las motocicletas participantes en los Trofeos de Andalucía de Velocidad Urbana de la clase especificada, estarán conformes con los presentes Reglamentos Técnicos.

Para lo no dispuesto en estos Reglamentos se cogerán los de ámbito territorial superior. En el caso de que no exista la categoría en cuestión en dichos reglamentos, se regirá por la decisión que tome el Juez Árbitro. La decisión final de que una motocicleta cumple con lo establecido en los reglamentos o con la decisión del Juez Arbitro, es del Delegado Técnico de T.A.V.U 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 en su defecto el Comisario Técnico de la Prueba, 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. Se tendrá en cuenta si tras la carrera una motocicleta incumpliera el reglamento técnico a causa de una caída.

Las verificaciones técnicas se pasarán con la moto a punto para correr. 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 o en su defecto el Comisario Técnico de la Prueba.

### 2.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE

<u>CATEGORIA</u>	<u>CILINDRADA</u>	<u>CABALLOS</u>
<b>PIT BIKES 160 SERIE</b>	<b>4T HASTA 160 CC</b>	<b>17,5 CV</b>

Se admite una tolerancia de 0,5 CV después de la carrera.

### 3.- MOTOR

El motor será el originalmente homologado para la motocicleta de serie. Solo se permite el cambio de muelles de válvulas duros

#### **3.1.- Cilindrada**

160 c.c. con una tolerancia tras la carrera de un 5%, siempre y cuando no pasen de la potencia reflejada en la tabla.

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

Los tapones de llenado y vaciado de aceite de motor, caja de cambios, se precintarán, para evitar que se

## **Reglamento Técnico Pit Bike Series 160**

aflojen y que se vierta aceite a la pista.

### **3.3.- Embrague y transmisión**

El embrague y la transmisión serán de libre preparación. 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.

El kit de plato, piñón y cadena serán de libre preparación.

## **4.- CHASIS**

El chasis será el originalmente homologado para la motocicleta de serie.

Se permite el refuerzo del chasis.

Deberán protegerse con material absorbente a los golpes, todos los refuerzos externos.

## **5.- CARENADO**

Se permite el cambio de carenado, pero manteniendo el aspecto exterior de la motocicleta de origen y sus cogidas. Ninguna parte del carenado podrá sobresalir sobre una línea tangente, trazada verticalmente detrás del neumático trasero y delante del neumático delantero. Será obligatorio utilizar guardabarros delantero.

### **5.1.- Dorsales**

Cada motocicleta deberá estar dotada con 1 placa porta números, en el frontal de la moto, con medidas mínimas de 150x150mm, además de 2 opcionales 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.

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

## **6.- SUSPENSIONES**

### **6.1.- Horquilla delantera y Amortiguador posterior.**

Serán de libre preparación.

Se permite la modificación del aceite tanto en cantidad como en densidad.

## **7.- RUEDAS**

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

### **7.1.- Neumáticos**

Serán de libre elección. No está permitido manipular o rayar los neumáticos.

## **Reglamento Técnico Pit Bike Series 160**

Se autoriza el uso de calentadores de neumáticos, sólo en boxes y siempre y cuando sean alimentados de forma autónoma por un generador eléctrico. El uso de calentadores está terminantemente prohibido en parrilla.

### **8.- FRENOS**

Serán de libre preparación.

### **9.- MANDOS**

#### **9.1.- Mandos de pie y estriberas**

Los reposa pies serán libres. El montaje será de manera abatible y deberán incluir un dispositivo que lo devuelvan automáticamente a la posición normal.

Estos deben llevar una deslizadera de nylon o similar, con la finalidad que la parte metálica de los estribos no dañe el asfalto. Se autoriza el variado de la posición de los estribos.

#### **9.2.- Mandos manuales y manillar**

Se montarán manillares tipo motocross de una sola pieza, originales o provenientes de la industria auxiliar.

Los extremos del manillar tendrán que terminar siempre en un tope redondeado de un material resistente a las caídas, 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.

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.

### **10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN**

Serán de libre preparación.

#### **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**

Serán de libre preparación.

#### **10.3.- Carburante**

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

### **11.- SISTEMA ELÉCTRICO**

Serán de libre preparación.

### **12.- RADIADORES**

Serán de libre preparación.

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

## Reglamento Técnico Pit Bike Series 160

### 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 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

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.

### 16.- SEGURIDAD

En caso de niebla, lluvia o escasa visibilidad, se deberá colocar un piloto rojo (fijo o intermitente) en la parte trasera de la motocicleta.

Si durante la carrera o los entrenamientos, un Comisario Técnico detecta un defecto en una motocicleta y que tal defecto pudiera contribuir un peligro, tanto en el mismo como para el resto de los pilotos, informará al Jurado.

# TROFEO ANDALUZ DE VELOCIDAD URBANA

## REGLAMENTO TÉCNICO PIT BIKE OPEN 2024

---





Modificaciones 2024:

Versión:	Aplicada el:	Artículos modificados
0	09.02.2024	Sin modificaciones

## ÍNDICE

1.- GENERALIDADES .....	1
2.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE .....	1
3.- MOTOR .....	1
3.1.- Cilindrada .....	1
3.2.- Carters motor .....	2
3.3.- Embrague y transmisión .....	2
4.- CHASIS .....	2
5.- CARENADO .....	2
5.1.- Dorsales .....	2
6.- SUSPENSIONES .....	2
6.1.- Horquilla delantera y Amortiguador posterior .....	2
7.- RUEDAS .....	2
7.1.- Neumáticos .....	3
8.- FRENOS .....	3
9.- MANDOS .....	3
9.1.- Mandos de pie y estriberas .....	3
9.2.- Mandos manuales y manillar .....	3
10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN .....	3
10.1.- Depósito de combustible .....	3
10.2.- Carburador .....	3
10.3.- Carburante .....	3
11.- SISTEMA ELÉCTRICO .....	3
12.- RADIADORES .....	4
13.- OBLIGACIONES .....	4
14.- MATERIALES LIGEROS .....	4
15.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO .....	4
16.- SEGURIDAD .....	4

## **1.- GENERALIDADES**

Todas las motocicletas participantes en los Trofeos de Andalucía de Velocidad Urbana de la clase especificada, estarán conformes con los presentes Reglamentos Técnicos.

Para lo no dispuesto en estos Reglamentos se cogerán los de ámbito territorial superior. En el caso de que no exista la categoría en cuestión en dichos reglamentos, se registrá por la decisión que tome el Juez Árbitro.

La decisión final de que una motocicleta cumple con lo establecido en los reglamentos o con la decisión del Juez Arbitro, 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 en su defecto el Comisario Técnico de la Prueba, 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. Se tendrá en cuenta si tras la carrera una motocicleta incumpliera el reglamento técnico a causa de una caída.

Las verificaciones técnicas se pasarán con la moto a punto para correr. 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 o en su defecto el Comisario Técnico de la Prueba.

## **2.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE**

<b><u>CATEGORIA</u></b>	<b><u>CILINDRADA</u></b>	<b><u>CABALLOS</u></b>
<b>PIT OPEN 22</b>	2T / 4T	<b>22,5 C.V.</b>

## **3.- MOTOR**

El motor será el originalmente homologado para la motocicleta de serie. Estando autorizado la preparación del mismo.

### **3.1.- Cilindrada**

2T /4T de 22.5C.V. con una tolerancia de un 5%

### **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.- Embrague y transmisión**

El embrague y la transmisión serán de libre preparación. 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.

El kit de plato piñón y cadena serán de libre preparación.

## **4.- CHASIS**

El chasis será el originalmente homologado para la motocicleta de serie.

Se permite el refuerzo del chasis.

Deberán protegerse con material absorbente a los golpes, todos los refuerzos externos

## **5.- CARENADO**

Se permite el cambio de carenado, pero manteniendo el aspecto exterior de la motocicleta de origen y sus cogidas. Ninguna parte del carenado podrá sobresalir sobre una línea tangente, trazada verticalmente detrás del neumático trasero y delante del neumático delantero. Será obligatorio utilizar guardabarros delantero.

### **5.1.- Dorsales**

Cada motocicleta deberá estar dotada con 1 placa porta números, en el frontal de la moto, con medidas mínimas de 150x150mm, además de 2 opcionales 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 50m 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.

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

## **6.- SUSPENSIONES**

### **6.1.- Horquilla delantera y Amortiguador posterior.**

Serán de libre preparación.

Se permite la modificación del aceite tanto en cantidad como en densidad.

## **7.- RUEDAS**

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

### **7.1.- Neumáticos**

Serán de libre elección.

No está permitido manipular o rayar los neumáticos.

Se autoriza el uso de calentadores de neumáticos, sólo en boxes y siempre y cuando sean alimentados de forma autónoma por un generador eléctrico. El uso de calentadores está terminantemente prohibido en parrilla.

## **8.- FRENOS**

Serán de libre preparación.

## **9.- MANDOS**

### **9.1.- Mandos de pie y estriberas**

Los reposa pies serán libres. El montaje será de manera abatible y deberán incluir un dispositivo que lo devuelvan automáticamente a la posición normal.

Estos deben llevar una deslizadera de nylon o similar, con la finalidad que la parte metálica de los estribos no dañe el asfalto.

Se autoriza el variado de la posición de los estribos.

### **9.2.- Mandos manuales y manillar**

Se montarán manillares tipo motocross de una sola pieza, originales o provenientes de la industria auxiliar.

Los extremos del manillar tendrán que terminar siempre en un tope redondeado de un material resistente a las caídas, 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.

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.

## **10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN**

Serán de libre preparación.

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

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

Todos los depósitos de combustible debe 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**

Serán de libre preparación.

### **10.3.- Carburante**

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

## **11.- SISTEMA ELÉCTRICO**

Serán de libre preparación.

## **12.- RADIADORES**

Serán de libre preparación.

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

## **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 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

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

## **16.- SEGURIDAD**

En caso de niebla, lluvia o escasa visibilidad, se deberá colocar un piloto rojo (fijo o intermitente) en la parte trasera de la motocicleta.

Si durante la carrera o los entrenamientos, un Comisario Técnico detecta un defecto en una motocicleta y que tal defecto pudiera contribuir un peligro, tanto en el mismo como para el resto de los pilotos, informará al Jurado.

# TROFEO ANDALUZ DE VELOCIDAD URBANA

## REGLAMENTO TÉCNICO MOTARD

### 2024

---



**Reglamento Técnico Motard**

Modificaciones 2024:

Versión:	Aplicada el:	Artículos modificados
0	09.02.2024	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 .....	4
8.- FRENOS .....	4
9.- MANDOS .....	4
9.1.- Mandos de Pie y Estriberas .....	4
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 .....	5
10.4.- Carburante .....	5
11.- ENCENDIDO Y CAJA DE CONTROL (CDI) .....	5
12.- RADIADORES .....	5
13.- SISTEMA DE ESCAPE .....	5
14.- PESOS MÍNIMOS .....	5
15.- OBLIGACIONES .....	5

**Reglamento Técnico Motard**

16.- MATERIALES LIGEROS ..... 6

17.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO ..... 6

18.- SEGURIDAD ..... 6

## **Reglamento Técnico Motard**

### **1.- GENERALIDADES**

Todas las motocicletas participantes en los Trofeos de Andalucía de Velocidad Urbana 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 la especialidad 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.

### **2.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE**

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

Categorías:

- Motard Élite
- Motard Aficionado

### **3.- MOTOR**

El original de la motocicleta con libre preparación.

#### **3.1.- Cilindradas**

Superior a 175 cc hasta 450 cc 4 tiempos.

Superior a 120 cc hasta 250 cc 2 tiempos.

No se admite tolerancia en la cilindrada.

## **Reglamento Técnico Motard**

### **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.

## Reglamento Técnico Motard

La placa frontal deberá estar centrada en el carenado ó en caso de interferir una toma de aire central, ligeramente desplazada pero siempre para que la placa sea más visible por el lado donde esté situado el Cronometraje. Las placas traseras en ningún caso pueden estar colocadas de forma que el piloto en su postura de manejo de la motocicleta pueda interferir en la correcta visión de los números.

En el caso de motos con colín muy puntiagudo, se autoriza el montaje de una placa en la parte superior y los números del TAMAÑO DE LOS DELANTEROS, colocados con la parte superior del número hacia el piloto.

Las dimensiones mínimas de los números son:

	PLACA DELANTERA	PLACA TRASERA
<b>ALTURA</b>	<b>140mm.</b>	<b>100mm.</b>
<b>ANCHO</b>	<b>80 mm.</b>	<b>80 mm.</b>
<b>ANCHO DEL TRAZO</b>	<b>25 mm.</b>	<b>25 mm.</b>
<b>ESPACIO ENTRE CIFRAS</b>	<b>20 mm.</b>	<b>15 mm.</b>

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:

FONDO	NÚMERO
LIBRE	LIBRE

## 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.

## **Reglamento Técnico Motard**

### **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.

### **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.

## **Reglamento Técnico Motard**

### **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.

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: 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

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.

## **18.- SEGURIDAD**

Si durante la carrera o los entrenamientos, un Comisario Técnico detecta un defecto en una motocicleta y que tal defecto pudiera contribuir un peligro, tanto en el mismo como para el resto de los pilotos, informará al Jurado.