



REGLAMENTO TÉCNICO

CHALLENGE 80 - 2013

Versión 13.01

7/01/2013

REGLAMENTO TÉCNICO CHALLENGE 80 2013

INTRODUCCIÓN

Las motocicletas destinadas a la *Copa de España de Velocidad* ó a los Campeonatos Territoriales de la categoría CHALLENGE 80 se basan en las motocicletas de producciones recientes o actuales y disponibles en el mercado a través de las redes de ventas habituales del fabricante y homologadas por éste para su participación en la *Copa de España de Velocidad*.

01.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE CHALLENGE 80

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

La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de las motocicletas CHALLENGE 80 deben (salvo indicación contraria) ser conformes a la forma homologada (originalmente producida por el constructor).

Sólo se admitirá la verificación de una sola motocicleta por piloto y clase.

En el caso de que una motocicleta, tras caída en el curso de los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Comisario Técnico podría admitir la verificación de una segunda motocicleta.

02.- MOTOR / CAJA DE VELOCIDADES

- Motor monocilíndrico de 2 tiempos, con un cubicaje máximo de 80cc.
- Caja de cambios con un máximo de 6 velocidades.
- El motor y la caja de cambios deben ser los originales homologados por el fabricante sin ningún tipo de modificación. Adiciones a la selección o mecanismo de caja de cambios, tales como los sistemas de cambio rápido, está autorizado.

03.- PESOS

- Se autorizan los siguientes pesos mínimos:
MOTO + PILOTO..... 118 Kg
- Para llegar a los pesos mínimos, puede utilizarse un lastre.
- El peso puede controlarse en cualquier momento. El peso de la motocicleta será medido en el modo en que la motocicleta participe, comprendido el aceite, agua y otros líquidos, además de cualquier elemento complementario fijado a la motocicleta, tales como el emisor de cronometraje, cámara, equipamiento electrónico telemétrico, etc. El peso del piloto será medido con toda la indumentaria necesaria para estar en orden de carrera.
- Durante las sesiones de entrenamientos, se podrá solicitar a cualquier piloto que presente su motocicleta a una verificación del peso en el Pit Lane (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).
- Con el fin de evitar el elemento variable de peso del carburante restante, las motocicletas podrán ser pesadas sin los depósitos de carburante, para las cuales habrá una tolerancia de 2 Kg.

04.- CHASIS

- Debe ser el original sin ningún tipo de modificación.

05.- GEOMETRÍA

- Debe ser la original, no se permite ninguna modificación.

06.- HORQUILLA DELANTERA

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

- Las partes internas Standard de origen de las horquillas pueden modificarse.

07.- BRAZO DE SUSPENSIÓN POSTERIOR (BRAZO OSCILANTE)

- El brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual que el producido por el fabricante para la motocicleta homologada.
- Un protector de cadena debe fijarse de modo que impida que la pierna/el pie del piloto se meta entre el recorrido de la cadena inferior y la corona posterior de la rueda. El protector de cadena debe estar sujeto de manera consistente no permitiéndose la sujeción del mismo con elementos plásticos tales como bridas, teflón o similar.
- Cualquier articulación del brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

08.- DIRECCIÓN.

- Deberá haber un mínimo de 15° 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, puede añadirse o remplazarse por un amortiguador accesorio.
- El amortiguador de dirección no puede actuar como tope que limita el ángulo de giro.

09.- AMORTIGUADOR POSTERIOR

- El/los amortiguador/es deben ser los originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.
- Las partes internas Standard de origen de los amortiguadores pueden modificarse.
- Los apoyos y los puntos de fijación deben ser los originales homologados por el fabricante y sin ningún tipo de modificación.

10.- FRENOS.

- Las bombas de freno, tanto la delantera como la trasera, deben ser las originales homologadas por el fabricante...
- Las pinzas de freno (delantera y trasera), deben ser las originales homologadas por el fabricante.
- Los discos de freno serán libres, pero siempre de material férreo (los discos de carbono no están autorizados).
- Los latiguillos de freno son libres.
- Las pastillas de freno son libres.
- No se autoriza ningún conducto adicional de aire.
- Sólo un único disco y una pinza de freno están permitidos en cada rueda

11.- LLANTAS

- Las llantas deben mantenerse igual a las originales del modelo producido por el fabricante en el momento de la venta por la red de concesionarios y agentes para la motocicleta homologada.
- 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 los originalmente homologados.
- El diámetro de las llantas será de 17".
- Se pueden modificar el piñón de salida de caja, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas.

12.- NEUMÁTICOS.

La RFME se reserva el derecho, en caso de llegar a un acuerdo con un fabricante de neumáticos, de obligar el uso exclusivo de una marca determinada.

13.- DEPÓSITO DE CARBURANTE

- Será el original, el interior **es** obligatorio que esté forrado de mousse, preferentemente Explosafe o similar.
- El tapón debe ser el original sin ninguna modificación.
- Los taponos 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.

14.- CAJA DE AIRE, CONDUCTOS DE ADMISION

- La caja de aire, toberas y caja de filtro deben ser la originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada, sin ningún tipo de manipulación.
- El elemento filtrante puede eliminarse.
- Se autoriza su sustitución por otro similar al homologado.
- Los conductos de aire originales no pueden modificarse.
- Las láminas son libres.

15.- ALIMENTACIÓN DE CARBURANTE

- El sistema de alimentación debe ser el original homologado por el fabricante.
- El carburador será el original homologado para dicho modelo (los chiclés y sus reglajes serán libres).
- La bomba de gasolina debe ser la original sin ninguna modificación.
- Las mariposas deben ser la originales sin ninguna modificación.
- TUBOS DE ASPIRACIÓN: Cualquier tubo de aspiración desde el motor o desde la caja de cambios deberá descargar en un depósito adecuado con una capacidad mínima de 250cm³
- TAPONES: Todos los tapones de orificios de llenado y vaciado de los fluidos del motor y caja de cambios deben de estar precintados con alambre.

16.- PUÑO GIRATORIO DE GAS.

- El conjunto acelerador con su cableado correspondiente es libre.
- El puño giratorio de gas debe cerrarse automáticamente en cuanto se suelte.

17.- REPOSAPIÉS.

- El punto de fijación de los apoyos de los estribos ha de ser el original.
- 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.

18.- MANILLAR / MANETAS.

- El manillar debe ser el original.
- Las manetas y con sus cableados correspondientes son libres. La longitud de las manetas no puede ser superior a 200 mm., medidos desde el pivote y terminadas en una esfera con un diámetro no inferior a 18 mm.
- Las motocicletas deben estar provistas, y en estado operativo, de un botón de pare.
- Los Manillares dispondrán de sus correspondiente topes con un mínimo de longitud de 20mm medido desde el final del manillar

19.- ESCAPE.

- De libre preparación. El límite sonoro será de 98 db/A (con una tolerancia de 2 db/A durante toda la prueba, entrenamientos y carrera). Será medido a 6000 rpm.
- Por razones de seguridad, los bordes de la (s) salida (s) del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes.

20.- CARENADO.

- Debe ser el original y mantendrá la imagen, sujeciones y medidas del homologado por el fabricante.
- 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.
- No se permiten orificios adicionales.

21.- INSTALACIÓN ELÉCTRICA

- 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 roba corriente en ninguno de los cables eléctricos.
- **No se autoriza ninguna modificación en la instalación eléctrica, con la salvedad del encendido autorizado en la *Copa de España de Velocidad*.**

22.- BATERÍA

- La batería puede ser sustituida siempre y cuando conserve las características de la original en lo que concierne a medidas, peso, capacidad, etc.

23.- RADIADOR Y RADIADORES DE ACEITE

- No se autoriza ninguna modificación.
- Solo está permitido el uso de agua ó agua mezclada con alcohol etílico.

24.- ENCENDIDO-CAJA DE CONTROL (CDI)

- El homologado por la RFME para la participación en esta *Copa de España de Velocidad* es un encendido electrónico de rotor interior, marca SELETTRA-ITALKIT, modelo P3356, con curva A2/c (ver Anexo Encendido) variable, adaptable a cualquier motor, bien sea con giro a izquierdas ó a derechas.
- Todos los encendidos serán personales e intransferibles, tendrán una numeración de control correspondiente a cada piloto.
- Si el encendido de un piloto sufriera una rotura, tendrá que solicitar a ITALKIT un nuevo encendido a su nombre con el mismo número de control.
- Si el encendido de un piloto sufriera una rotura durante el transcurso de la prueba, podrá utilizar un nuevo encendido (aunque no tenga adjudicado el número de control a su nombre), notificándolo a dirección de carrera y comisarios técnicos.
- La no notificación en el cambio de número de control de encendido de un piloto conllevará la EXCLUSIÓN de la prueba del piloto en cuestión.
- Las bujías de encendido pueden reemplazarse por contratipos de los originales, siempre conservando las características iniciales.
- En los pedidos deberá constar que es para la participación en la *Copa de España de Velocidad* y deberán dirigirse a:

ITALKIT, S.L.
Camino de los Pinos, 20 – 30570 BENIAJAN (Murcia)
Telf.- 968 259 500 Fax.- 968 262 831
www.italkit.com e-mail: italkit@italkit.com

25.- TITANIO Y ALEACIÓN LIGERA.

- La utilización del titanio ó carbono está prohibida.
- Para los ejes de las ruedas está igualmente prohibida la utilización de aleaciones ligeras.

26.- TELEMETRÍA.

- No está permitido el uso de telemetría.
- Se permite los sistemas de adquisición de datos. Solo se permite la adquisición de los datos siguientes: revoluciones del motor, temperatura del motor y posición GPS (siempre y cuando las motocicletas estén homologadas con éstos).
- Es caso de poseer sistema de adquisición de datos no está permitida la comunicación con el sistema de encendido. Los sistemas de encendido y adquisición de datos deben ser en todo momento independientes.
- Un dispositivo oficial de señalización podrá ser exigido en la máquina, (transponder).
- Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no se consideran como telemetría.
- Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no deberán perjudicar a ningún método o equipamiento oficial de cronometraje.

27.- NÚMEROS Y FONDOS

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

- Los números deben ser conformes a las formas que se indican en el diagrama 4 y de los colores y medidas que se indican seguidamente:
- Los números y fondos serán:

FONDO	AMARILLO
NUMERO	NEGRO

- Las medidas mínimas de los números serán:

Altura números	140 mm.
Anchura del trazo número	20 mm.
- Los fondos de las placas porta números no deben tener una inclinación de más de 30 % con respecto a la vertical.
- Deberá dejarse un espacio libre de al menos 25 mm. 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.
- En los carenados/colines de color claro, habrá un ribete en negro de una anchura mínima de 8mm alrededor del fondo blanco.
- En el caso de discusión referente a la legibilidad de los números, la decisión del Comisario Técnico será final.
- Solo se adjudicarán numeraciones de hasta dos dígitos. (de 1 al 99)

28.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS

- Los corredores deben llevar un mono de cuero o material similar de una sola pieza con protecciones en rodillas, codos, hombros etc. Igualmente deben llevar guantes y botas de cuero o material similar.
- Está prohibido el material sintético.
- Es recomendable llevar un protector de espalda.
- Los corredores deben llevar un casco integral, homologado y vigente el año en curso, en buen estado, bien ajustado y sujeto correctamente.
- La decisión final en relación la seguridad del equipamiento que verifique el piloto la tendrá el Comisario Técnico.
- En caso de niebla, lluvia ó escasa visibilidad, se deberá colocar un piloto rojo (fijo ó intermitente) en la parte trasera de la motocicleta.
- Las motocicletas ó los pilotos sólo podrán llevar equipos de grabación tanto de video, cómo de cualquier otro tipo de datos, siempre que estén autorizados por la organización.

29.- 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.

30.- 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 ó su representante a la Comisión Organizadora de la *Copa de España de Velocidad*.

EN LAS PIEZAS EN LAS QUE SÓLO SE PERMITE LA UTILIZACIÓN DE LAS ORIGINALMENTE PRODUCIDAS POR EL FABRICANTE PARA EL MODELO EN CUESTIÓN, LOS PARTICIPANTES SE VERÁN OBLIGADOS, CUANDO SE LE SOLICITE, AL MONTAJE DE PIEZAS ORIGINALES QUE LE SEAN PROPORCIONADAS POR LA ORGANIZACIÓN.