REGLAMENTO TÉCNICO CIV 2017 - TPR85GP

INTRODUCCIÓN

Las motocicletas destinadas al CIV Campeonato Interautonómico de Velocidad, de la categoría 85cc se basa en la motocicleta de producción reciente y disponible en el mercado a través de la página web del fabricante http://www.tprfactory.com/motos/moto-85cc/, en el mail info@tprfactory.com o por telf. 691225888 y homologadas por éste para su participación en el campeonato.

01.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE 85GP

Este reglamento está destinado a autorizar distintas modificaciones en la motocicleta homologada únicamente en bien de la seguridad, de una reducción de costes para la competición y de una limitación de potencia. TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECISADO EN ESTE REGLAMENTO ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO.

Si el cambio de una parte o sistema no está específicamente permitido en los siguientes artículos, entonces está prohibido.

La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de las motocicletas “TPR85GP” 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. 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

• El motor monocilíndrico de 2T con un máximo de 85cc y la caja de cambios deben ser los originales homologados por el fabricante sin ningún tipo de modificación.

• La tapa de encendido se puede modificar, sustituir o eliminar siempre que el carenado cubra por completo el encendido.

03.- PESOS

• El peso mínimo para el conjunto piloto motocicleta será de 115 Kg.

• En cualquier momento durante los entrenamientos y al final de la carrera, los pilotos pueden ser llamados para controlar el peso de sus motocicletas.

• En todos los casos el piloto debe cumplir con esta solicitud, las motocicletas elegidas serán pesadas en las condiciones en que se encuentren, y el límite de peso establecido debe ser tomado en esta condición, nada puede ser añadido a la motocicleta, esto incluye cualq1uier tipo de líquidos.

• El uso de lastre está permitido para alcanzar el peso mínimo, el uso de lastre debe ser declarado al Director Técnico del Campeonato durante las verificaciones preliminares.

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.

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

• Las horquillas presurizadas o las controladas electrónicamente están igualmente prohibidas.

• El amortiguador de dirección no puede actuar como dispositivo que limita el ángulo de giro.

07.- BASCULANTE

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

• Cualquier articulación del brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

08.- DIRECCIÓN

• La tijas deben de ser las facilitadas por el fabricante de la motocicleta, sin que estas puedan ser aligeradas o manipuladas.

• El amortiguador de dirección es el facilitado por el fabricante de la motocicleta.

09.- AMORTIGUADOR POSTERIOR

• La moto se entrega con el amortiguador (Mod. Mupo GT1) original suministrado para la motocicleta homologada.

• Únicamente estará permitido el cambio de muelle.

• Los apoyos y los puntos de fijación deben ser los originales homologados por el fabricante y sin ningún tipo de modificación.

10.- DEPÓSITO DE CARBURANTE

• Será el original, el interior es obligatorio que esté “completamente lleno” de material retardante tipo mousse, preferentemente Explosafe o similar.

• El tapón debe ser el original sin ninguna modificación.

11.- CAJA DE AIRE, CONDUCTOS DE ADMISIÓN

• 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.

• Las láminas/caja de láminas deben de ser las originales fabricadas por el fabricante.

12.- NEUMÁTICOS

• Sólo los neumáticos procedentes del Suministrador Oficial se pueden usar.

• En cada carrera el suministrador oficial proveerá de los compuestos que estime oportuno para el desarrollo de la competición.

13.- FRENOS

• La bomba de freno trasera debe ser la original homologada por el fabricante.

• La bomba de freno delantera de freno debe ser la original homologada 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 férrico (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.

14.- LLANTAS

• Las llantas deben mantenerse igual a las originales del modelo producido por el fabricante en el momento de la venta 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.

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

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).

• Las mariposas deben ser la originales sin ninguna modificación.

• 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 el original suministrado por el fabricante de la moto.

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

17.- REPOSAPIÉS

• Los reposapiés y el punto de fijación de los apoyos de los estribos ha de ser el original.

18.- MANILLAR / MANETAS

• El manillar debe ser el original.

• Las manetas 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 lo más accesible posible.

• 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. Sólo podrán instalarse elementos fabricados específicamente para esta función. En caso de disputa, la decisión del Director Técnico del CIV será definitiva.

19.- CARENADO

• El colín y carenado debe de ser el original producido por el constructor de la motocicleta homologada.

• El uso del guardabarros delantero es obligatorio.

• El parabrisas (cúpula) debe de ser el facilitado por el fabricante de la moto y con la publicidad del patrocinador del mismo.

• No se permiten orificios adicionales.

20.- ESCAPE

• El Original facilitado por el fabricante de la moto sin ningún tipo de modificación.

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 por el CIV.

22.- BATERÍA

• De libre utilización y siempre para la conexión de equipos de adquisición de datos o luz trasera.

23.- RADIADOR

• No se autoriza ninguna modificación, sólo está permitido el uso de agua o agua mezclada con alcohol etílico.

24.- ENCENDIDO-CAJA DE CONTROL (CDI)

• Todos los pilotos deberán usar el homologado por el CIV para la participación en el Campeonato de Intracomunitario de Velocidad.

• Todos los encendidos tendrán una numeración de control correspondiente a cada piloto. La numeración deberá estar bien visible y será adjudicada permanentemente a cada piloto durante todo el Campeonato. En caso de no ser legibles las referencias, el piloto se verá obligado a solicitar un nuevo encendido.

• Si el encendido de un piloto sufriera una rotura, tendrá que solicitar a TPR 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, notificándolo al Director Técnico del Campeonato.

25.- TELEMETRÍA Y ADQUISICIÓN DE DATOS

• Se permite los sistemas de adquisición de datos.

• En 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.

• Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no se consideran como telemetría, pero no deberán perjudicar a ningún método o equipamiento oficial de cronometraje.

26.- 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, estando prohibido el material sintético.

• 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 Director Técnico del Campeonato.

27.- BANCO DE POTENCIA

• Todas las motos estarán limitadas tanto en entrenos oficiales como en carreras a un mínimo de 16cv y un máximo de 22CV

• En cualquier momento de los entrenamientos oficiales y después de cada carrera se podrá elegir aleatoriamente motocicletas para su comprobación.

• Durante los entrenamientos tanto oficiales como no oficiales la semana de carrera, estará a disposición de los pilotos el banco de Potencia para todo aquel que lo desee a un precio por tirada de 15€ y en horario de 09:00 a 18:00h

28.- 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.

29.- NÚMEROS Y FONDOS

• Serán obligatorios tres dorsales por motocicleta siendo estos acordes a las especificaciones descritas en este documento. No está permitido el uso de más de dos cifras si la dirección de carrera o el promotor de la prueba no lo autorizan.

• El número delantero debe estar colocado en el centro del frontal del carenado o en el lado donde esté situada la torre de cronometraje oficial.

• Los números traseros o laterales, serán obligatorios. Deberán situarse tanto a derecha como a izquierda de la motocicleta y tendrán que ser situados en una superficie plana donde cumpla las especificaciones descritas. Podrán ir alojados tanto en el colín de la motocicleta como en el lateral del carenado. Estos deben de ser visibles con la motocicleta entre 60º y 90º. • La altura mínima de la cifra o las cifras para el alojamiento frontal será de 140mm manteniendo la anchura natural de la tipografía normalizada.

• La altura mínima de la cifra o las cifras para el alojamiento lateral será de 120mm manteniendo la anchura natural de la tipografía normalizada. Ver tabla de tipografías. 10mm 140mm 35mm

• El espacio mínimo entre cifras si existe más de una será de 10mm. • El área de respeto para las cifras será como mínimo de 35mm para el frontal y de 30mm para los laterales. • Los números serán de color Negro sólido. No está permitido el uso de perfilados y sombras. •

El fondo debe ser de color Amarillo sólido.

30.- SANCIONES Y EXCLUSIONES

Dado el carácter que tiene este campeonato y la aportación que han realizado los patrocinadores es de obligado cumplimiento la utilización de sus productos, los cuales tendrán un precio exclusivo para los participantes del campeonato.

• La sanción por la no utilización de los productos de los patrocinadores o la manipulación de cualquiera de las partes tanto mecánica, estructural o de geometría, será sancionada con la descalificación en la carrera en la que haya ocurrido.

• La sanción por reincidir acarreará la descalificación de la carrera en la que haya ocurrido además de perder totalidad de la puntuación obtenida hasta ese momento.

31.- UBICACIÓN PATROCINADORES

Es de obligado cumplimiento llevar a los Sponsor del Campeonato en el lugar indicado para ello según diseño foto1.

Foto1

32.- GENERAL

• Un dispositivo oficial de señalización podrá ser exigido en la máquina, (transponder).

32.01.- Los siguientes elementos **no pueden ser modificados o reemplazados** con relación a los montados en la máquina homologada:

• Aceite o cualquier tipo de lubricante, líquido de freno o de suspensión, Limpia frenos y engrase de cadena serán marca autorizada PAKELO Lubricantes.

• Se puede utilizar cualquier tipo de bujías (MARCA Y MODELO).

• Juntas y materiales de empaque son de libre utilización.

• Acabados de pintura en RAL 3020 y calcomanías facilitadas por la organización deben de ir en el lugar indicado en el punto 31.

32.02.- Instrucciones generales de seguridad

• Las motocicletas deben estar equipadas de un interruptor o botón corta-contacto en estado de funcionamiento situado a un lado u otro del manillar o semimanillar o brazalete (llevado en la mano) y que puede parar el motor. Deberá ser fácilmente accesible a los comisarios.

• Todos los tapones de orificios de llenado y vaciado de los fluidos del motor y caja de cambios deben de estar precintados con alambre.

• No se admitirán emisiones directas a la atmósfera.

• 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: o 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, o será fijada de manera segura en la parte final del asiento/carenado y aproximadamente en la línea central de la motocicleta. En caso de disputa sobre la posición del montaje o la visibilidad de la luz trasera de seguridad la decisión del Director Técnico del CIV será final.

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

• La luz debe poder ser encendida y apagada.

• Cualquier cambio no reflejado en este reglamento no está autorizado y por consiguiente estará tipificado como sancionable.

Equipo técnico CIV

Diciembre 2016

CIV Campeonato Interautonomico de Velocidad

NORMAS PARTICIPACION Y ANEXOS

- **EDAD** . - Comprendidas entre 9 años y 15 años.
- **BOXES** .- La organización facilitara unos Boxes compartidos para todo aquel participante que lo desee, siendo de libre elección utilizarlo.
- **REGLAMENTO DEPORTIVO** .- Normativas, las mismas publicada en el CEV.
- **CASCOS y ROPA**.- Normativas, las mismas publicada en el CEV.
- **DISEÑO MONO**.- El facilitado por la organización con los logos colocados en el lugar indicado tal como se adjunta.

ANEXO 1 - REGLAMENTO TÉCNICO

- **CARBURANTE** .- Se podrá utilizar únicamente el suministrado por gasolineras comerciales
- **GUARDABARROS TRASERO .**- Se podrá utilizar libremente pero siempre el facilitado por el fabricante de la moto.

Diciembre 2016