



REGLAMENTO TÉCNICO 2.025



Diputación de Córdoba
Delegación de Juventud y Deportes



INDICE

1.- GENERALIDADES	3
2.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS.....	3
3.- EQUIPAMIENTO	4
4.- CONTROL TÉCNICO.....	5
4.1. Chasis.	5
4.2. Dorsales.	5
4.3. Manillar	6
4.4. Manetas de Freno y Embrague	6
4.5. Protector de Piñón	6
4.6. Pare	7
5.- EDADE	

1.- GENERALIDADES

Todas las motocicletas participantes en el Campeonato Provincial de Motocross de Córdoba 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 FAM, 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, es del técnico de la prueba.

Se permite la verificación de dos motocicletas por clase y piloto.

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 Juez Arbitro, el director de Carrera o el Comisario Técnico. Podrá ser motivo de exclusión si el estado de una motocicleta constituye o puede constituir cualquier tipo de peligro durante la competición.

Es obligatorio para todos los pilotos pasar la verificación técnica preliminar en todas las carreras.

SE PERMITE LA VERIFICACION DE DOS MOTOCICLETAS POR PILOTO.

UNA VEZ QUE UNA MOTOCICLETA HAYA SIDO VERIFICADA POR UN PILOTO NO PODRA SER UTILIZADA POR OTRO PILOTO.

Las verificaciones técnicas se pasarán con la moto a punto para correr.

En todas las pruebas serán revisadas las motocicletas en la entrada del preparque.

2.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS

Podrán participar en todas las categorías de estos campeonatos cualquier tipo de motocicleta aceptada por los reglamentos técnicos de la R.F.M.E. y de la F.I.M., de las cilindradas y con las especificaciones técnicas que a continuación se detallan incluido las motocicletas electricas solo en la categoria MX1 (tanto en aficionados como en Elite):

CATEGORIAS	LICENCIAS	MOTOCICLETAS ADMITIDAS
MX50	<i>ALEVIN (1)</i>	<i>Motocicletas cambio automático hasta 50 c.c.</i>
MX65	<i>ALEVIN y JUVENIL (1)</i>	<i>Motocicletas con cambio hasta 65 c.c.</i>
FEMINAS	<i>(JUVENIL Y CADETE: CON AUTORIZACION), JUNIOR Y SENIOR</i>	<i>Moto. con cambio superior a 110 c.c. hasta 144 c.c. en 2 tiempos. Motocicleta con cambio superior a 175 c.c. hasta 250 c.c. en 4 tiempos.</i>
MX85	<i>ALEVIN (CON AUTORIZACION) JUVENIL Y CADETE (2)</i>	<i>Moto. con cambio superior a 70 c.c. Hasta 85 c.c. en 2 tiempos. Motocicleta con cambio superior a 85 c.c. hasta 150 c.c. en 4 tiempos.</i>
CLÁSICAS EVO85	<i>JUNIOR, SENIOR Y VETERANOS</i>	<i>Motocicletas de producción en serie cuya fecha de fabricación sea hasta finales de 1985 y no excedan el cubicaje de 250 c.c.. No se permitirán frenos de disco en rueda trasera, ni refrigeración líquida por bomba, Las motos serán de dos amortiguadores a excepción de la Yamaha Cantilever y Puch M82. La suspensión delantera no será superior a 43mm.de diámetro</i>
CLÁSICAS EVO	<i>JUNIOR, SENIOR Y VETERANOS</i>	<i>Motocicletas de producción en serie, cuya fecha de fabricación sea desde 1986 hasta finales de 1990, permitiéndose únicamente las modificaciones de cambio de marca en suspensiones sin alterar la geometría original ni longitud, ni diámetro de barras de horquilla, ni disposición del hidráulico.</i>

CLASICAS SUPER-EVO	JUNIOR, SENIOR Y VETERANOS	<i>Motocicletas de producción en serie, cuya fecha de fabricación sea desde 1991 hasta finales de 1999, permitiéndose únicamente las modificaciones de cambio de marca en suspensiones sin alterar la geometría original ni longitud, ni diámetro de barras de horquilla, ni disposición del hidráulico.</i>
MX2 AFICIONADOS	<i>(JUVENIL Y CADETE: CON AUTORIZACION), JUNIOR Y SENIOR (3)</i>	<i>Moto. con cambio superior a 110 c.c. hasta 144 c.c. en 2tiempos. Motocicleta con cambio superior a 175 c.c. hasta 250 c.c. en 4 tiempos.</i>

MX1 AFICIONADOS	<i>(JUVENIL Y CADETE: CON AUTORIZACION), JUNIOR Y SENIOR (3)</i>	<i>Motocicleta con cambio superior a 110 c.c. hasta 500 c.c. en 2 tiempos. Motocicleta con cambio superior a 240 c.c. hasta 650 c.c. en 4 tiempos</i>
MX-3	JUNIOR, SENIOR Y VETERANOS CON EDAD MINIMA DE 35 AÑOS HASTA 45 AÑOS	<i>Moto. con cambio superior a 110 c.c. hasta 500 c.c. en 2 tiempos. Motocicleta con cambio superior a 175 c.c. hasta 650 c.c. en 4 tiempos.</i>
MX4	JUNIOR, SENIOR Y VETERANOS CON EDAD MINIMA DE 45 AÑOS	<i>Moto. con cambio superior a 110 c.c. hasta 500 c.c. en 2 tiempos. Motocicleta con cambio superior a 175 c.c. hasta 650 c.c. en 4 tiempos.</i>

MX2 ELITE	<i>(JUVENIL Y CADETE: CON AUTORIZACION), JUNIOR Y SENIOR</i>	<i>Moto. con cambio superior a 110 c.c. hasta 144 c.c. en 2 tiempos. Motocicleta con cambio superior a 175 c.c. Hasta 250 c.c. en 4 tiempos.</i>
MX1 ELITE	<i>(JUVENIL Y CADETE: CON AUTORIZACION), JUNIOR Y SENIOR</i>	<i>Motocicleta con cambio superior a 110 c.c. hasta 500 c.c. en 2 tiempos. Motocicleta con cambio superior a 240 c.c. hasta 650 c.c. en 4 tiempos</i>

* En la categoría MX-65 c.c., no están autorizadas las motocicletas de 85cc. modificadas a 65cc.

* Para las categorías MX-50 y MX-65, el tamaño máximo de las ruedas será:

- Rueda delantera: 14”
- Rueda trasera: 12”

3.- EQUIPAMIENTO

Es responsabilidad de cada corredor elegir un casco y una equipación que reúna las condiciones de seguridad apropiadas. Tanto el casco como la protección ocular y la vestimenta han de ser conformes a la normativa R.F.M.E y F.I.M.

Aunque la organización del Provincial de Córdoba acepte las homologaciones, no es responsable de la seguridad real aportada por el fabricante de las prendas. Los corredores son los responsables de juzgar la protección y la duración de uso de los cascos y las vestimentas.

Durante los entrenamientos y carreras, los pilotos han de ir equipados de la siguiente manera:

Casco

- El casco debe poseer las correspondientes etiquetas identificativas de la normativa de homologación indicadas por R.F.M.E y F.I.M.
- Queda prohibido el uso de cascos tipo J, los llamados “Jets” o “Semi-Jets”
- El casco debe estar en buen estado, conservando sus características de seguridad, estando correctamente abrochado y bien ajustado a la cabeza del piloto.
- 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.

Protección de los ojos

- El corredor debe llevar colocadas las gafas protectoras a la salida de las correspondientes, tandas de éntrenos y mangas.

Equipo y vestimenta de protección La vestimenta mínima a emplear será:

- Botas de cuero o material equivalente hasta las rodillas.
- Guantes resistentes.
- Pantalones largos (hasta los tobillos).
- Con el fin de evitar rasguños, en caso de accidente, los brazos de los pilotos deberán estar enteramente cubiertos por una vestimenta de protección de material apropiado.
- Obligatorio llevar protección del tórax y espalda (peto completo con homologaciones 1621-3 y 1621-2).
 - Se aconseja la utilización de un sistema de collarín de seguridad para la protección del cuello.
 - Para las categorías de 50, 65 y 85 es obligatorio utilizar las protecciones de hombros y coderas.

Numero de dorsal en la camiseta

- Los corredores podrán llevar un número de dorsal en la parte posterior de la camiseta, que coincida siempre con el número de su motocicleta. Este número será de una pintura o material no reflectante y con un tamaño suficiente para poder ser visto por los comisarios. La decisión final sobre la legibilidad de este dorsal corresponde al técnico del provincial de Córdoba.
- Está totalmente prohibido salir a pista con un número en la camiseta distinto al de la motocicleta. Igualmente pueden llevar impreso el nombre o apellido en la espalda de la camiseta, no permitiéndose motes ni palabras que puedan ser malsonantes.

4.- CONTROL TÉCNICO

En las verificaciones técnicas serán verificados como mínimo los siguientes puntos:

- Número de chasis.
- Números reglamentario (fondo, color y tamaño) en las motocicletas
- Protector de manillar.
- Manetas de embrague y freno
- Protector de Piñón.
- Botón de pare.
- Equipamiento.
- Más todo lo que designe el comisario técnico de la prueba.

4.1. Chasis.

Está prohibido el cambio de chasis. El número de chasis de la/s moto/s con las que va a disputar la prueba será anotado por el piloto en el control de firmas.

4.2. Dorsales.

Las placas portan números deben ser de forma rectangular en superficie plana y visible y fabricadas en un material rígido y sólido, y deben medir como mínimo 285 mm. x 235 mm. Una placa debe estar situada en la parte delantera de la motocicleta, y otra a cada lado de la misma; deben estar

fijas y de manera bien visible y no deben ser tapadas por el corredor cuando éste se encuentre sobre la motocicleta en posición de conducir.

En lugar de utilizar placas, puede ser pintado (con colores mates) o fijado sobre el chasis o el carenado un espacio con las mismas dimensiones. Las cifras deben ser legibles y, como el fondo, deben ser pintados en colores mates antirreflejantes.

Las dimensiones mínimas de las cifras deben ser:

	<u>Altura</u>	<u>Ancho</u>	<u>Ancho del Trazo</u>	<u>Espacio entre cifras</u>
Placa delantera:	140 mm.	80 mm.	25 mm.	15mm
Placa Lateral	100 mm.	70 mm	25 mm	15mm

CATEGORÍAS	COLORES DE LOS DORSALES		
MX50	Fondo negro	N.º blanco	10
MX65	Fondo azul	N.º blanco	10
MX85	Fondo blanco	N.º negro	10
MX-2 elite y MX-2 Aficionados	Fondo negro	N.º blanco	10
MX-1Elite y MX-1 Aficionados	Fondo blanco	N.º negro	10
MX-3 MX-4	Fondo amarillo	N.º negro	10
Féminas	COMO MX1 o MX2 según la moto		
Clásicas	Fondo verde	N.º blanco	10

4.3. Manillar.

El manillar no podrá tener un largo menor de 500 mm., ni superior a 850 mm. El largo máximo de las empuñaduras del manillar no debe ser superior a 150 mm. y deben estar sujetas en los extremos del mismo. Todo manillar (con barra o sin ella) llevará un protector. Los dos extremos del manillar tienen que terminar en las empuñaduras, sin que estas estén rotas, o en un tope macizo y redondeado, pero nunca con los extremos al descubierto, para evitar que se lo clave el piloto en una caída.

4.4. Manetas de Freno y Embrague.

Las manetas de freno y embrague deben, en principio, terminar en una esfera (diámetro de esta esfera 19 mm. mínimo). Esta esfera puede igualmente ser allanada, pero, en cualquier caso, los bordes deben estar redondeados (espesor mínimo de esta parte allanada 14 mm.).

Estas extremidades deben estar fijadas de forma permanente y ser parte integrante de la maneta. Tanto la maneta del embrague como la del freno deben estar en perfecto estado de eficacia y de funcionamiento.

4.5. Protector de Piñón.

Todas las motocicletas deben de ir equipadas con un protector en el piñón de ataque de la cadena, con la misión de que, en caso de caída, este no permita que el piloto pueda introducir los dedos de forma accidental.

4.6. Pare.

Todas las motocicletas irán equipadas de un botón de pare, situado en el manillar y en perfecto estado de funcionamiento.

5.- EDADES

Se establecen las siguientes edades para las categorías de CLÁSICAS:

- 1. - Clásicas EVO-85: a partir de los 35 años**
- 2. - Clasicas EVO : a partir de los 35 años**
- 3. - Clasicas SUPER-EVO : a partir de 35 años.**