

REGLAMENTO TECNICO DE LA V BATALLA DE RESISTENCIA DE CLÁSICAS

- 1.- GENERALIDADES
- 2.- ESPECIFICACIONES TÉCNICAS
- 3.- MOTOR
 - 3.1.- Cilindradas
 - 3.2.- Carter motor
 - 3.3.- Transmisión
- 4.- CHASIS
- 5.- CARENADO
 - 5.1.- Dorsales
- 6.- SUSPENSIONES
 - 6.1.- Horquilla delantera
 - 6.2.- Brazo de suspensión posterior
 - 6.3.- Amortiguador posterior
- 7.- RUEDAS
 - 7.1.- Neumáticos
- 8.- FRENOS
- 9.- MANDOS
 - 9.1.- Mandos de pie y estriberas
 - 9.2.- Mandos manuales y manillar
- 10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN
 - 10.1.- Depósito de combustible
 - 10.2.- Carburador
 - 10.3.- Caja de aire
 - 10.4.- Carburante
- 11.- SISTEMA DE ESCAPE
- 12.- OBLIGACIONES
- 13.- MATERIALES LIGEROS
- 14.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO
- 15.- TABLAS ANEXAS



1.- GENERALIDADES

La prueba se denomina V BATALLA DE RESEISTENCIA DE CLÁSICAS, en adelante BRC. Todas las motocicletas participantes en la BRC estarán acorde al presente Reglamento Técnico.

Todo lo que no esté especificado en este Reglamento se regirá por la decisión que tome el jurado de la prueba.

La decisión final de que una motocicleta o su piloto cumplen con lo establecido en el reglamento o con la decisión del Jurado, será del Delegado Técnico de la carrera.

Solo se permitirá la verificación de una (1) motocicleta por equipo. 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 BRC podrá admitir la verificación de una segunda motocicleta.

Durante el transcurso de los entrenamientos, de la competición o posteriormente se podrán 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, el Delegado Técnico o tras la reclamación por escrito de algún equipo a las autoridades anteriormente mencionadas.

La sanción por no cumplir con el reglamento técnico, es la descalificación.

Se tendrá en cuenta si tras la carrera una motocicleta incumpliera el reglamento técnico ya sea a causa de una caída, el impacto de otro piloto o cualquier rotura o avería fortuita. Las verificaciones técnicas se pasaran con la moto a punto para correr y preparada para salir a pista. Las motos se dejarán en el parque cerrado posterior a la 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.



2.- ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LA CLASE

Las motocicletas de Súper Sport serán derivadas de serie hasta 1990 inclusive, y Súper Sport hasta 1994. Las motocicletas de Súper Bike serán derivadas de serie hasta 1992. Se admitirán aquellas motocicletas de años posteriores que mantengan las especificaciones técnicas del mismo modelo del año 1990, al igual que las de 1992/94.

3.- MOTOR

3.1.- Cilindradas

- Motos derivadas de serie hasta 350cc 2T o hasta 600cc 4T para SUPERSPORT
- Motos derivadas de serie desde 350cc 2T o desde 600cc 4T para FUERZA LIBRE

3.2.- Protectores de motor

Está permitido el uso de protectores para las tapas de cárter de motor, que puedan entrar en contacto con la pista en una caída. Estos protectores, deberán estar debidamente anclados y serán de un material blando que no dañe el asfalto en caso de caída. Será obligatorio el uso de una quilla cerrada, con tapón de drenaje capaz de soportar el volumen del total de aceite del motor, estará debidamente anclada y será de un material resistente a la abrasión (se recomiendan los materiales compuestos: carbono, kevlar, etc., con un espesor mínimo de 2mm.)

Los tapones de llenado y vaciado de aceite de motor, caja de cambios y/o transmisión y filtro de aceite externo, deberán ir frenados con alambre en sentido de apriete de los mismos para evitar que se aflojen y que se vierta aceite a la pista.



3.3.- Transmisión

Por cuestiones de seguridad es obligatorio tener puesta una tapa protectora en el piñón de ataque, así como la instalación de una “aleta de tiburón” en la parte inferior del basculante como máximo a 5cm de la corona de transmisión secundaria.



4.- CHASIS

El chasis debe ser el de origen. Está permitido reforzar el chasis y/o modificarlo. El subchasis puede ser modificado para instalar otro colín. En caso de haber eliminado los carenados, total o parcialmente, todos los soportes atornillados o soldados y/o aristas deberán ser eliminados por cuestiones de seguridad. Está permitido reforzar el basculante.

Está permitido el cambio de tijas. Está permitido el uso de elementos protectores de caída que deberán de estar fabricados en elementos plásticos, queda prohibido el uso de aluminio, bronce, metales férricos o cualquier material de fibras compuestas (Kevlar, carbono...) a fin de evitar daños en el asfalto.

Se podrán instalar dos topes en el chasis y uno en cada extremo de los ejes de las ruedas.

- Deberán terminar en un material resistente a la abrasión y que no desprenda chispas al contacto con el asfalto.
- La parte final tendrá que ser redondeada sin aristas y en el caso de los topes de chasis deberá tener un diámetro mínimo de 30 mm. y máximo de 75 mm.
- No podrá sobresalir más de 30 mm. de la zona más prominente de la moto.
- No podrán instalarse estas protecciones en el área de los reposapiés.

Se permite el uso de puentes de horquilla.

5.- CARENADO



El conjunto frontal/cúpula/carenado puede ser sustituido y/o eliminado. Los soportes de carenados pueden ser sustituidos.

El guardabarros trasero y/o el protector de cadena pueden ser modificados o eliminados.

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

Cada motocicleta deberá estar dotada con tres placas porta números, con medidas mínimas de 285x235mm. 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.

Estas placas han de estar colocadas en el colín trasero.

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
ALTURA	160 mm	120 mm.
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 serán:

Fondo NEGRO con número	BLANCO	para	250cc 4T
Fondo BLANCO con número	NEGRO	para	FUERZA LIBRE.
Fondo AMARILLO con número	NEGRO	para	SUPERSPORT.



6.- SUSPENSIONES

6.1.- Suspensión delantera

Está permitido el uso de cualquier tipo de suspensión delantera. Las horquillas telescópicas podrán usar un diámetro y tipo de barras de horquilla de libre elección. Está permitido el uso de horquillas invertidas de cualquier año y procedencia. Cualquier cantidad y/o calidad de aceite puede ser utilizada en la suspensión delantera.

Los componentes internos estándar originales de la suspensión delantera pueden ser modificados.

Está permitido el uso de amortiguadores de dirección.

El amortiguador de dirección no puede actuar como limitador de recorrido de la dirección (tope de dirección).

6.2.- Basculante

Tanto los elementos del basculante como el propio basculante podrán ser modificados o sustituidos. Soportes para caballete trasero y/o tensor rápido del eje de rueda trasera pueden ser añadidos al basculante, siempre atornillados. Los soportes deben tener aristas redondeadas (con radios grandes) vistos desde cualquier punto.

6.3.- Amortiguador trasero

Se podrá optar por el uso de monoamortiguador o doble amortiguador.

Está permitida la modificación del sistema de amortiguación, sus componentes y bieletas.

Está permitido el uso de cualquier amortiguador, sin importar tipo o época.

7.- RUEDAS

Se podrá utilizar cualquier medida de neumático tanto de ancho como de diámetro así como cualquier tipo de perfil. El reenvío del velocímetro puede ser eliminado y sustituido por un casquillo espaciador.



7.1.- Neumáticos

La marca y modelo de neumáticos es de libre elección.

Los neumáticos podrán ser de turismo o deportivos.

Está permitido el uso de **SLIKS** y **SLIKS RAYADOS** y cualquier otro neumático de perfil bajo.

En caso de lluvia está autorizado el uso de neumáticos de lluvia.

Está prohibida cualquier manipulación sobre el neumático.

8.- FRENOS

De libre elección, se podrá elegir el uso de disco (uno o varios) o tambor. Las pinzas serán de libre elección, tanto en número de pistones como en sistema de anclaje (radial o axial).

Las bombas de freno serán de libre elección, está permitido el uso de bombas axiales o radiales con depósitos incorporados en el cuerpo de la bomba o independientes.

Las sujeciones de las pinza de freno deberán ir frenadas con alambre trenzado en sentido de apriete de las mismas para evitar que se aflojen.

9.- MANDOS

9.1.- Mandos de pie y estriberas

Los reposapiés y los pedales pueden ser sustituidos y/o reinstalados en otra situación. Los reposapiés pueden ser rígidos o articulados con sistema de retorno a su posición normal de uso. El extremo del reposapiés debe tener como mínimo un radio esférico sólido de 8 mm.



9.2.- Mandos manuales y manillar

Los extremos del manillar tendrán que terminar siempre en un tope redondeado de un material resistente a las caídas (plástico duro, teflón o aluminio). 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. El puño del gas debe volver a su posición de descanso libremente. Las manetas deben terminar siempre en una bola de 9 mm de diámetro como mínimo.

Es obligatorio tener instalado un botón de pare situado en el manillar.

Se podrá utilizar cualquier tipo de manillar o semimanillar.

Es obligatoria la instalación de un sistema que limite el ángulo de giro de la dirección (topes de dirección).

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

10.1.- Depósito de combustible

El depósito puede ser el original u otro cualquiera en cualquier material que asegure la estanqueidad del mismo. No podrán instalarse tapones de gasolina que puedan abrirse solos en caso de caída o golpe fortuito.

Se permiten tapones de llenado rápido.

Para el llenado de los depósitos no podrá haber ningún piloto encima.

Las motos tendrán que salir a pista siempre con el grifo de gasolina en la posición de reserva, se aconseja usar grifos sin posibilidad de reserva, solo ON-OFF.



10.2.- Carburador

De libre elección y preparación.

10.3.- Caja de aire

Puede ser eliminada. En caso de mantenerla será de libre elección y preparación tanto en forma, como en material o elemento filtrante.

10.4.- Carburante

Solo se podrá utilizar gasolina sin plomo de libre comercialización.

11.- SISTEMA ELÉCTRICO

La instalación original puede ser modificada.

11.1.- Encendido

De libre elección y preparación.

11.2.- Batería

De libre elección y preparación.

11.3.- Alternador

De libre elección y preparación. Las motocicletas equipadas con arranque eléctrico podrán eliminarlo teniendo en cuenta que en caso de caída no podrán recibir ayuda externa para su puesta en marcha.

12.- RADIADORES

Está permitido el uso de radiadores para aceite y/o agua en cualquier forma y tamaño siempre que no entorpezca con la dirección ni sobresalga de las cotas máximas de la motocicleta.

Está prohibido el uso de líquido anticongelante, solo estará permitido el uso de AGUA COMÚN O DESTILADA en los circuitos de refrigeración por agua. El depósito de expansión de las motocicletas de refrigeración por agua deberá ser estanco y de al menos 330cc.

13.- SISTEMA DE ESCAPE

De libre preparación y elección, debiendo cumplir con las normas R.F.M.E. y F.I.M. de seguridad. (ni bordes cortantes, salida del silencioso redondeada con labio o reborde).

Obligatorio el uso de silencioso.



14.- OBLIGACIONES

Se tendrá que eliminar o desmontar: 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, claxon, bolsa de herramientas, ganchos o parrilla de transporte, sujeción del casco, estribos y soportes de estribos del pasajero y anillas de sujeción del pasajero.

Es obligatorio llevar instalado al menos 1 depósito de 250 c.c. como mínimo, para todos los sobrantes y/o respiraderos de: Depósito, Motor, rebosadero del bote de expansión del 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 cuando la motocicleta salga a la pista. Está prohibido que dichos respiraderos y sobrantes acaben o descarguen en la quilla o caja de aire.

15.- MATERIALES LIGEROS

De forma general, está permitido el uso de piezas especiales y tornillería de materiales ligeros como: carbono, titanio, etc., a excepción de lo permitido expresamente en alguno de los artículos del reglamento.

16.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO

Para poder participar 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" con cierre de DOBLE ANILLA EN D. No están permitidos los cascos de tipo "NP" o "J" (Cross, enduro o trial) Indumentaria: Mono de cuero. 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 en mal estado (cremalleras rotas, costuras rotas...) Se aconseja el uso de espalderas y protecciones rígidas en guantes, mono y botas.

Las motos deberán presentar una apariencia de la época a la que pertenecen, si bien no es preciso mantener la apariencia original no se permiten modelos de carenados de modelos especialmente modernos. La decoración de las mismas es totalmente libre.

