

REGLAMENTO TÉCNICO

Copa Catalana Resistència Clàssiques 2024

Índice:

Art. 1.- CATEGORÍAS.	1
Art. 2.- VERIFICACIONES PRELIMINARES.	1
Art. 3.- ELEMENTOS REEMPLAZADOS.	4
Art. 4.- ELEMENTOS DE OBLIGADA INSTALACIÓN.	5
Art. 5.- ELEMENTOS DE RECOMENDADA INSTALACIÓN.	6
Art. 6.- DORSALES.	6
Art. 7.- RECAMBIO Y ACCESORIOS PROHIBIDOS.	6
Art. 8.- ELEMENTOS A RETIRAR OBLIGATORIAMENTE.	7
Art. 9.- RUEDAS Y LLANTAS.	7
Art. 10.- MOTOCICLETAS RÉPLICAS.	7
Art. 11.- NORMAS DE RUIDO.	8
Art. 12.- VERIFICACIÓN FINAL.	8
Art. 13.- LITIGIO.	9
Anexos Informativos.	9
Anexos Técnicos Resistencia.	10/11/12

Art.1.- CATEGORÍAS.

1.1- Las motocicletas que participan en la Copa Catalana Resistència Clàssiques 2024 deberán presentarse en su configuración original como:

<i>Categorías y Características</i>	<i>Motocicletas fabricadas hasta o entre los años</i>
Clàssic 500 OUTLET MOTO Sup. 350cc 2T / 400cc 4T - Max. 420cc 2T / 500cc 4T	El año 1986
Clàssic 1000 IMPALA Sup. 421cc 2T y 501cc hasta 1200cc 4T	El año 1979
Clàssic 24H GALFER Sup. 421cc 2T y 501cc hasta 1100cc (Max. 1000cc para motores en origen de 750cc) 4T	años 1980 - 1986
Clàssic SSP MOTOREX Max. 600cc 4 cil. 4T / 500cc 2T / 650cc 2 cil. 4T	años 1987 - 1989
Clàssic SBK KAWASAKI Max. 750cc 3/4 cilindros / 999cc 2 cilindros	años 1987 - 1989

1.2- No se admitirán motocicletas derivadas de modelos desarrollados originalmente para especialidades de montaña.

Art.2.- VERIFICACIONES PRELIMINARES.

2.1.1- Las verificaciones técnicas preliminares, tendrán lugar en la tarde del día anterior a la carrera y en la mañana de la misma.

Para poder pasar la verificación técnica, debe presentarse con la correspondiente ficha técnica que en principio se proporciona en las verificaciones administrativas.

2.1.2- Toda motocicleta inscrita deberá estar preparada para pasar verificación técnica, debiendo estar desmontados todos los elementos de carrocería (quilla, etc.) o precintos que impidan el acceso a verificar, los precintos de los tornillos y tapones de drenaje, el acceso al filtro de aceite, tapón de llenado del radiador, número de bastidor, número de motor o cualquier otro elemento a verificar.

2.2- Se verificará el cumplimiento de este Reglamento Técnico de la Copa Catalana, del Reglamento Particular de la prueba correspondiente y asimismo el Reglamento Deportivo de esta Copa Catalana:

2.2.1- Las medidas de seguridad de las motocicletas:

Se revisará el correcto funcionamiento de los sistemas de puesta en marcha y parada, los precintos, respiradores, bandeja, los extremos de la cúpula, manillares, manetas, estribos, protector de cadena, neumáticos, dorsales, espuma (mousse), etc.

2.2.2- La conformidad histórica de las motocicletas:

En caso de duda, será el equipo quien deba demostrar documentalmente la conformidad de la motocicleta o las modificaciones efectuadas. El Comité Tècnic Clàssiques está a disposición de los participantes en classiques@fcm.cat para resolver cualquier consulta o duda al respecto, sus resoluciones serán definitivas e inapelables.

2.2.3- El equipamiento de los pilotos:

2.2.3.1- Los pilotos deben llevar un mono de cuero o de material similar anti abrasivo en una sola pieza, con protecciones en los principales puntos de contacto, rodillas, codos, hombros y cadera.

Los monos podrán estar equipados con sistemas de Airbag estos dos elementos deben estar homologados conjuntamente.

Igualmente deben llevar espaldera, protector de pecho, guantes y botas de cuero o material similar anti abrasivo. Esta prohibido el material sintético.

Todo el equipamiento personal, debe estar en perfecto estado.

2.2.3.3- Sólo se admitirán cascos integrales debidamente homologados en P05 ó P06, con la identificación del fabricante perfectamente legible (ver en Anexo informativo 1.2 pág. 9), la fijación del casco especialmente recomendada es mediante sistema de doble anilla, en los cascos verificados se les colocara en el lateral derecho inferior un adhesivo de "Verificat Casc 2024 FCM", válido para toda la temporada.

2.2.3.4- Los pilotos están obligados a presentar toda su equipación personal en la verificación técnica, a petición de los Comisarios Técnicos.

2.3- Cada equipo verificará un máximo de dos motocicletas, siempre de la misma categoría, pudiendo ser de diferente marca, cilindrada, número de cilindros o ciclo.

La segunda moto deberá llevar la letra **"T"** en los espacios porta-números.

2.4- Se establecerán unas marcas (adhesivo, precinto o pintura) para identificar las motocicletas y sus elementos que han pasado la verificación técnica. Ninguna motocicleta podrá salir a pista sin estos distintivos.

2.5.1- Repostaje de carburante: Las operaciones de repostaje de gasolina deben realizarse en la zona indicada por la Organización, habitualmente delante del box o zona de trabajo correspondiente junto al Pit-lane.

Todo el material (jerrycans, bidones, soportes, etc.) utilizado en las operaciones de repostaje, deben almacenarse en la zona indicada por la Organización con la palabra **"GAS"**, habitualmente junto al panel en la entrada del box o en Calafat sobre la pintada en el centro de la zona de trabajo.

2.5.2- La reserva máxima de combustible permitida por equipo en su box o zona de trabajo, es de 72 litros (incluido el carburante almacenado en el tanque de repostaje).

2.5.3- A la llegada de la motocicleta para realizar la operación de repostaje, el motor estará siempre parado y la moto sobre un caballete o soporte. El piloto bajo ningún concepto permanecerá sobre la motocicleta.

2.5.4- La motocicleta debe disponer de un solo depósito de combustible y una sola boca de llenado con tapón o válvula de carga, la capacidad máxima, no será superior a 24 litros.

2.5.5- La gasolina se transvasa entre el tanque de llenado y el depósito de la motocicleta, utilizando únicamente la fuerza de la gravedad, no se autoriza ningún sistema de presión.

2.5.6- Es obligatorio el uso de un tanque de llenado de gasolina (Jerrycan) autónomo o sobre torreta, comercial o de fabricación propia y que emboque directamente al interior del depósito de gasolina.

2.5.7- El tanque de llenado de carburante debe ser un depósito en material plástico o metálico, cerrado, con un tapón de llenado y respiradero en la parte superior, con forma cónica en la parte inferior del mismo y una válvula de vaciado con cierre hermético que entre o encaje en el orificio de llenado del depósito de gasolina, dicha válvula debe tener un sistema de apertura/cierre que se accione mediante un tirador manual o por sistema de presión/depresión automático.

2.5.8- El tanque autónomo ha de estar diseñado para ser usado por una sola persona, con asideros laterales para su manejo.

El equipo debe disponer de un soporte de almacenamiento que mantenga vertical y estable el tanque (Jerrycan) una vez utilizado.

2.5.9- El tanque de llenado sobre con torreta soporte, a de ser diseñado para estar colocado en el interior del box o en la zona de trabajo (Calafat), que indique la Organización "**GAS**", dicha torre debe ser estable, la gasolina se transvasa al depósito de la motocicleta mediante una manga de llenado que deberá llevar en su extremo una válvula de vaciado, justo antes de que una sección de la misma, entre o encaje en el depósito de la motocicleta.

2.5.10- Cada equipo participante deberá disponer de un extintor propio, en su zona de repostaje, de polvo clase B o C como mínimo y de entre 4 a 6 kg, homologado, con su certificado de revisión actualizado y en plena carga. Un miembro del equipo se hará cargo del extintor cada vez que se manipulen carburantes en cualquier parte del circuito, en trasvases de gasolina al tanque de llenado (Jerrycan), operaciones de repostaje, etc.. Solo dos equipos de una misma Escudería inscritos como tal en la carrera, pueden compartir un extintor.

El extintor debe ser presentado **inexcusablemente** en las Verificaciones Técnicas, será colocado un adhesivo de "Verificat 2024 FCM".

2.5.11- Únicamente puede intervenir una persona (el repostador) y está obligado al uso de ropa homologada como ignífuga y antiestática, sotocasco ignífugo, gafas de ajuste completo o casco integral, guantes de piel y calzado cerrado ignífugo o de piel, el equipamiento completo de piloto, esta autorizado.

Si la operación de repostaje la realiza un piloto (el repostador), en ningún caso una vez finalizado este repostaje podrá ser el mismo piloto quien reinicie la carrera.

2.5.12- En ningún caso se pueden realizar otros trabajos de mantenimiento o reparación simultáneamente a la **operación de repostar gasolina**, el incumplimiento supondrá una sanción. Sólo pueden realizarse operaciones de limpieza, en el caso de derrame de la gasolina.

2.5.13- En el caso de tener que sustituir el depósito por avería o accidente, el nuevo deberá montarse vacío de combustible.

2.5.14- Media hora antes del inicio de los entrenamientos cronometrados hasta media hora antes del inicio de la carrera, los Comisarios Técnicos verificarán la corrección de todos los elementos y materiales utilizados en las operaciones de repostaje y el extintor.

2.6- Durante el transcurso de la competición se podrán establecer, de oficio, todas las verificaciones que considere oportunas la Organización. Si se detectan infracciones en alguna motocicleta verificada, el jurado podrá sancionar al equipo. Si se encontraran anomalías o deficiencias no fundamentales, se obligará al equipo a solucionarlo antes de volver a la carrera.

2.7- Toda motocicleta no presentada a cualquier verificación técnica, prevista o designada de oficio, se considerará **excluida** de la competición.

Art.3.- ELEMENTOS REEMPLAZADOS.

3.1- Todos los elementos reemplazados deberán ser de aspecto y características similares a los elementos originales, tanto en su funcionalidad, como en su material de construcción, medidas, características técnicas y en su aspecto exterior, priorizando la imagen clásica y original de todos los componentes de la motocicleta.

3.2- Si se hacen otros cambios en la configuración original de la moto, como los siguientes:

a/ El motor puede sustituirse por otro que corresponda a la misma categoría, marca, características técnicas, cilindrada original (según categoría), materiales, etc.

En las categorías Clàssic 500 - SSP - SBK, la cilindrada solo puede ser aumentada por el uso de pistón/es correspondientes a las medidas que la marca proporciona como sobre medida hasta un máximo de 1 milímetro, en el resto de categorías la cilindrada puede aumentarse hasta el límite de la categoría, los componentes estructurales deben ser los originales: Carter motor, bloque/s de cilindro/s y culata. En la categoría Clàssic 24H las motos de 4 cilindros con 750 cc en su versión original, no podrán sobrepasar en ningún caso los 1000 cc de cilindrada total.

Los motores deben conservar la identificación original externa de cilindrada, que suelen estar gravada o en relieve en el bloque de cilindros.

b/ Las horquillas deben ser convencionales y corresponder a la época como originales o réplicas. Las barras no podrán superar los 43 mm de diámetro, 41 mm para las motocicletas de Clàssic 1000.

La horquilla no podrá llevar regulaciones externas no originales. En las categorías Clàssic 24H - SSP - SBK está autorizado el uso de cartuchos de gas internos, en este caso las regulaciones deberán estar taponadas.

c/ En las categorías Clàssic 24H - SSP - SBK está autorizado el cambio de amortiguadores traseros con depósitos de gas separados. Dichos depósitos deberán estar ocultos, salvo que el modelo de origen lo equipará, en cuyo caso deberán emplazarse en el mismo sitio. Los amortiguadores tipo "Piggyback" de fabricación posterior a 1989, no están autorizados.

d/ En el basculante, no se realizará ninguna modificación que altere el material de construcción, su sección, la ubicación del anclaje o anclajes de la amortiguación, la longitud total del mismo, la medida entre ejes (atendiendo al margen del tensado de cadena) o las medidas internas correspondientes al paso de rueda.

El basculante original no se puede cortar, solo ser reforzado, mediante cordón de soldadura, pequeñas cartelas de refuerzo o estructuras de triangulaciones superiores o inferiores.

e/ Los sistemas de frenos y sus componentes: Serán de características, medidas y aspecto similares a los originales.

f/ Las pinzas de freno deberán corresponder a la época de la motocicleta, para las Yamaha RD350 ver Anexo Técnico AT.1.1.1 pág. 11.

g/ Los discos de freno sustituidos, deben conservar las características originales en los materiales, las formas, la tipología de los mismos (rígido, semi flotante o flotante), no podrán sobrepasar el 10% en su diámetro.

h/ La bomba de freno podrá ser sustituida por otra bomba de tipo radial que disponga de un número de referencia en el catálogo comercial del fabricante. No se admitirán bombas radiales destinadas a la alta competición de los campeonatos vigentes.

i/ Los colectores de escape serán originales o de aspecto similar. El silencioso original podrán ser sustituido por una "petaca" de las utilizadas en la época, el borde final será en canto romo, con el fin de evitar cortes en caso de un incidente.

j/ Los radiadores podrán ser sustituidos por otros similares a los originales, del mismo aspecto y forma, de un tamaño no superior al 20% del original, no están autorizados los de forma triangular.

3.3- Todos los elementos sustituidos deben ser obligatoriamente de idénticas características o similares al elemento original, tanto en su funcionalidad, como material de construcción, medidas y su aspecto exterior.

En todos los casos se ha de salvaguardar el **aspecto original y clásico de la motocicleta**.

3.4- Toda propuesta de modificación en una motocicleta no prevista en este Reglamento Técnico o ante la duda en la legalidad de la incorporación de cualquier pieza o elemento en la preparación de moto, deberá ser presentada y documentada al Comité Tècnic Clàssiques (Ver en Anexo informativo 1.1 pág. 9), en un plazo no inferior a 30 días antes de la primera carrera donde tenga previsto participar. El Comité Tècnic Clàssiques tiene la potestad definitiva de autorizar o desestimar dicha modificación.

3.5- Toda modificación técnica considerada esencial por el Comité Tècnic Clàssiques, podrá comportar la no inclusión de la motocicleta en la competición o el cambio de categoría.

3.6- El Comité Tècnic Clàssiques estudiará cualquier propuesta de adaptación de una motocicleta a la minusvalía de un piloto.

Art.4.- ELEMENTOS DE OBLIGADA INSTALACIÓN.

4.1- Todos los respiraderos del motor y/o desvaporizadores deberán terminar en un recipiente con capacidad mínima de 250cc. para las motos de 2T y de 500cc. para las 4T.

4.2- El respiradero del depósito dispondrá de una válvula que elimine la sobrepresión en el interior del depósito, impidiendo la salida del combustible.

4.3- Las motocicletas de 4 tiempos deberán estar provistas de una bandeja (bañera) de goteo bajo el motor, con capacidad suficiente para retener todos los líquidos que tengan su origen en posibles fugas del motor y sus componentes. Dicha capacidad tendrá como mínimo la mitad de la capacidad total los líquidos de lubricación y refrigeración del motor. La bandeja deberá estar provista de un tapón de drenaje en su parte inferior para su comprobación y vaciado, que se extraerá en caso de lluvia, por indicación expresa de la Organización. Si el paso de los colectores de escape impidiera el cierre trasero de la bandeja, se habilitará en el interior un tabique de contención. (Ver fotos en Anexo Técnico 3 pág. 12)

4.4- Todos los tornillos y tapones de drenaje, filtros de aceite, tuberías, los niveles de aceite del motor y caja de cambios, los tornillos de anclaje de las pinzas de freno, serán precintados mediante bridas metálicas y/o por un alambre que sujete la pieza a contra rosca.

Los cartuchos de filtro de aceite externos roscador, se precintarán con una abrazadera metálica de apreté en la rosca.

4.5- No se permitirá el uso de líquido anticongelante. Todas las motocicletas deberán sustituir el líquido refrigerante por agua corriente, agua destilada, agua mezclada con alcohol etílico o productos especialmente homologados para su uso en competición (aportar documentación de su homologación).

4.6- Es obligatoria la disposición de interruptor de paro motor en el manillar y/o semimanillares, al alcance de la mano estando ésta sobre su empuñadura.

4.7- Los topes de dirección son obligatorios, debiendo estar firmemente colocados y permitiendo el giro máximo de la dirección, sin que las manos del piloto queden aprisionadas contra el depósito o contra el carenado de la moto.

4.8- Las palancas de freno y embrague deben tener una bola en su extremo de un mínimo de 16 mm de diámetro.

4.9- Los estribos y semimanillares acabarán en puntas redondeadas.

4.10- Los extremos del manillar deben estar taponados.

4.11- El acelerador debe retornar a su posición original cuando el piloto lo suelte.

4.12- Todo elemento que sobresalga hacia el exterior (varilla de freno trasero, tensores cadena, etc.) deben ser protegidos mediante un trozo de tubo o tapón de goma que sobrepase ligeramente el extremo.

4.13- Las motos que dispongan de cadena o correa de transmisión primaria exterior, deberán disponer de una carcasa metálica que cubra completamente dicha cadena o correa.

4.14- El piñón de ataque que engrana con la correspondiente cadena de transmisión secundaria deberá estar cubierto con su tapa original o en su defecto, se instalará un protector de 3 mm de espesor, que impida el acceso directo.

4.15- En la parte inferior del basculante a la altura del corona de la rueda trasera, debe colocarse una pieza (llamada aleta de tiburón) acoplada al basculante que impida el acceso al espacio libre que queda entre la parte inferior del basculante, la cadena y la corona.

4.16- Sólo se depositará un "Transponder" por equipo inscrito.

Se verificará la correcta colocación del "Transponder" que este firmemente sujeto de manera que no pueda moverse, ni limite el radio de giro de la horquilla o pueda bloquear una rueda durante la marcha, se recomienda su instalación en la barra derecha de la horquilla, entre las dos tijas. (Ver en Anexo Informativo 1.3 pág. 9)

4.17- Es obligatorio instalar en el interior del depósito de gasolina espuma (mousse) "Explosafe" material ignífugo homologado, (Ver foto en Anexo Informativo 1.4 pág. 12). Se recomienda colocar un mínimo de 2 unidades.

4.18- Es obligatorio la colocación de estribos rígidos, no plegables, (Ver fotos en Anexo Informativo 1.5 pág. 12).

4.19- Es obligatorio la instalación de un protector de maneta de freno.

4.20- Es obligatorio la instalación de un piloto de luz roja, en la parte trasera del colín, con interruptor de puesta en marcha instalado en el manillar, que pueda ser accionado con las manos, sin soltarlas de los puños. Este piloto será conectado a indicación de la Organización.

Art.5.- ELEMENTOS DE RECOMENDADA INSTALACIÓN.

5.1- Se recomienda el uso de baterías de gel herméticas, con el fin de evitar fugas de ácido y evitar corrosiones y quemaduras .

5.2- Se recomienda la no sustitución de piezas indiscriminadamente con el objetivo de preservar el carácter histórico de las motocicletas participantes.

5.3- Se recomienda instalar protectores de carter motor (deslizadores) en ambos lados.

5.4- Se recomienda en el depósito de gasolina la instalación de un tapón de cierre automático de corte seco "Dry Break", de un diámetro de como máximo de 3 pulgadas.

Art.6.- DORSALES.

6.1- Las motocicletas deben disponer de 3 espacios porta-dorsales claramente visibles, uno frontal y los otros dos, uno a cada lado de la motocicleta (carenado o colín).

6.2- La altura de los números debe ser de al menos 140 mm y un trazo mínimo de 20 mm (a ser posible, preferentemente de color blanco o negro, contrastando con el fondo que deberán ser de un solo color, preferentemente negro o blanco, quedando un espacio libre alrededor de los números como mínimo de 25 mm. No se admiten números de color reverberante.

6.3- No se debe utilizar números de 3 cifras, ni números que por su diseño sean de difícil identificación.

Art.7.- RECAMBIO Y ACCESORIOS PROHIBIDOS.

7.1.1- Componentes de carrocería, motor, chasis, basculante, suspensiones, silenciadores, protectores, etc. en material de fibra de carbono o kevlar.

7.1.2- Las horquillas invertidas o convencionales superiores a 43 mm.

7.1.3- Discos de freno flotantes o semiflotantes (si la tipología no corresponde al modelo de origen), los de corte floreado.

7.1.4- Pinzas de freno de 4 pistones que no correspondan a la época, no se admiten pinzas de más de 4 pistones, ni mecanizadas monobloque.

7.1.5- Manetas plegables o de profundidad variable.

7.1.6- Embrague deslizante (Antirebote).

7.1.7- Los sistemas electrónicos de adquisición de datos o la telemetría.

7.1.8 - Cambio semi automático con sistema de desconexión electrónica "Shifter".

7.1.9- Toda comunicación electrónica (Lap Timer o otros aparatos) entre el piloto o la motocicleta con el equipo en el Pit-lane, no está autorizada, sólo es válida la comunicación visual.

7.1.10- Sistemas de inyección (Ver excepciones en el Anexo Técnico 1 págs. 9/10).

7.1.11- Sistema de sobrealimentación.

7.1.12- Cambios automáticos o semiautomáticos.

7.1.13- Amortiguadores traseros tipo "Piggyback" o similares posteriores a 1989.

7.1.14- Sistemas TPS en los carburadores.

7.2- Está totalmente prohibido llevar cámaras de filmación y fotografía, instaladas en cualquier parte del equipamiento del piloto (casco incluido), se verificará la colocación de las cámaras en la motocicleta por el Comité Tècnic Clàssiques, con el fin de garantizar la seguridad de los pilotos.

7.3- En el caso que alguna motocicleta equipara en origen cualquiera de los elementos específicamente prohibidos, será el equipo quien deberá demostrar documentalmente al Comité Tècnic Clàssiques su procedencia y originalidad.

Art.8.- ELEMENTOS A RETIRAR OBLIGATORIAMENTE.

Las siguientes piezas deben ser retiradas: todo tipo de caballetes, luces intermitentes no integrados, retrovisores, placas de matrícula, estribos del pasajero o cualquier otro elemento peligroso para el desarrollo de la carrera.

En el caso de llevar faro, deberá cubrirse por un material plástico (vinilo) de manera que su ruptura impida la dispersión de cristales en pista.

Art.9.- RUEDAS Y LLANTAS.

9.1- Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos, rayados de uso comercial. Los neumáticos slicks, slicks rayados y de lluvia no están permitidos.

9.2.1- El diámetro o el ancho de la llanta no podrá ser inferior o superior en una pulgada total a la medida que equipaba el modelo de origen. No se permitirá aplicar el aumento o la disminución de tamaño al ancho o al diámetro de manera simultánea. Esta modificación podrá aplicarse tanto en la llanta delantera como en la llanta trasera. (ver diversas excepciones en el Anexo Técnico 1 págs. 10/11)

9.2.2- Las llantas deben corresponder al diseño en la versión de origen, no está autorizado el uso tornillería en la unión de los brazos con el aro o el cuerpo de la llanta.

9.2.3- Las llantas no pueden ser de magnesio, salvo que la motocicleta así estuviera equipada en origen (justificar documentalmente). En este caso se deberá justificar el año de fabricación de las mismas, no pudiendo superar los 5 años.

9.3- Se permitirá el uso de calentadores de ruedas en los Boxes y Pit-lane, en la línea de salida, se permitirá colocar calentadores, sin ningún tipo de alimentación o conexión.

9.4- La anchura máxima de neumáticos permitida será: para el delantero 130 mm y para el trasero 180 mm. En el caso de las llantas traseras de 18" pulgadas se establece el ancho máximo de 160 mm.

Art.10.- MOTOCICLETAS RÉPLICAS.

10.1.1- Para poder ser considerada como motocicleta Réplica, el participante (equipo o piloto) deberá solicitar al Comité Tècnic Clàssiques (Ver en Anexo Informativo 1.1 pág. 9), una propuesta de homologación de una o varias (serie) motocicletas completas, dicha propuesta deberá ser plenamente documentada.

Una vez admitida la propuesta, el concursante presentará la motocicleta acabada, en un plazo no inferior a 30 días antes de la primera carrera donde tenga previsto participar. El Comité Tècnic Clàssiques una vez revisada y autenticada la documentación y la motocicleta, tiene la potestad definitiva de homologar o no dicha Réplica y de ubicarla en la categoría que le corresponda.

10.1.2- La unidad a replicar deberá basarse en una motocicleta de sport o competición, construida entre los años 1945 a 1989. No se admitirán modelos desarrollados originalmente para especialidades de montaña.

El nivel de réplica deberá ajustarse en un alto porcentaje al modelo de referencia, conservando las medidas morfológicas, la cilindrada máxima permitida en su categoría, la tipología y las características del motor, el sistema de tracción, el sistema de freno, medidas y tipo de llantas, sistema de amortiguación trasera, horquilla delantera, manillares, instrumentación, depósito, colín, carenado, etc.

Deberá construirse a ser posible con los mismos materiales y medidas, así como mantener la imagen y acabados de la original.

Se reproducirá la aplicación de los colores, placas, dorsales y publicidad que en su día llevó la unidad a replicar.

10.2- La lista de las motocicletas homologadas como Réplicas, se publican en el correspondiente Anexo Técnicas 2 de este Reglamento Técnico pág. 11.

Art.11.- NORMAS DE RUIDO.

El nivel sonoro permitido no podrá superar los **102 db/a**, con una tolerancia a final de carrera de 2 db/a.

Control de sonometría:

- Motocicletas con motores de 1 ó 2 cilindros a 4000 rpm.
- Motores de 4 cilindros a 6000 rpm, para motocicletas cuyo régimen máximo, en la versión de serie, no llegue a 11000 rpm.
- Motores de 4 cilindros a 8000 rpm, para motocicletas cuyo régimen máximo, en la versión de serie, sea superior o igual a 11000 rpm.

Pudiendo ser denegada la salida a pista en caso de superarse el **límite de sonoridad**.

Art.12.- VERIFICACIÓN FINAL.

12.1- Una vez terminada la carrera, todas las motocicletas deberán entrar directamente al parque cerrado, permaneciendo un mínimo de 30 minutos o superior si el Jurado así lo indicase.

12.2- No depositar la motocicleta en el parque cerrado, podrá implicar la **desclasificación** del equipo.

12.3- Si el Jurado de la prueba lo considera oportuno, se verificarán de oficio las tres primeras clasificadas por categoría, además de las que decida el Jurado

12.4.1- En el caso de verificación de oficio o reclamación, la motocicleta objeto de la misma podrá ser trasladada al local previsto a tal efecto por la Organización para su comprobación.

12.4.2- El equipo objeto de una reclamación o de una verificación de oficio deberá poner a disposición de los Comisarios Técnicos los mecánicos (máximo dos), no más tarde de 30 minutos después de finalizada la carrera y los medios oportunos para proceder a un eventual desmontaje de la motocicleta.

12.4.3- La negativa a desmontar, conlleva la **desclasificación** del equipo.

12.5- Las irregularidades comprobadas en la verificación final podrá implicar la **desclasificación** del equipo.

Art.13.- LITIGIO.

13.1- En caso de duda, será el equipo quien tendrá que demostrar la conformidad de su motocicleta.

13.2- Los Comisarios Técnicos conjuntamente con el Jurado son los únicos jueces para corroborar la conformidad de la motocicleta.

13.3- Todas las motos deberán estar preparadas de acuerdo a los requerimientos de seguridad del código FIM y/o del Reglamento Particular de la prueba.

13.4- Cualquier cuestión que se suscite, se resolverá basándose en el presente Reglamento y por el Jurado de la prueba.

13.5- Cualquier cuestión y disposición no prevista en los reglamentos indicados, podrá ser resuelta por la Comisión Deportiva Federativa-FCM.

13.6- Todo aquello que no está autorizado y precisado en este reglamento, está totalmente prohibido.

LA FCM SE RESERVARÁ EL DERECHO DE MODIFICAR ESTE REGLAMENTO Y LO NOTIFICARÁ MEDIANTE ANEXOS NUMERADOS.

LA VERSIÓN EN CATALÁN DE ESTE REGLAMENTO, SERÁ CONSIDERADA A TODOS LOS EFECTOS COMO "LA VERSIÓN OFICIAL".

Anexos Informativos

Anexo Informativo 1.1/3.4 - 10.1.1: El contacto con el **Comité Tècnic Clàssiques** es:

Javier Gil - classiques@fcm.cat - 639 351 351

Anexo Informativo 1.2/2.2.3.3- La **NORMATIVA DE CASCOS FIM-RFME-FCM 2024**.
Marcas de Aprobación Internacional reconocidas. Normativa FIM.

[APP – Sportity – FCMCCRC24– Reglamentos – RFME Normativa Cascos 2024](#)

Anexo Informativo 1.3/4.16- Colocación correcta del transponder para la toma de tiempos.

[APP – Sportity – FCMCCRC24– Cronometraje - Colocación correcta del transponder](#)

Anexos Técnicos Resistencia

Anexo Técnico 1- Excepciones y puntualizaciones:

AT.1.1.1- Serán admitidas las **Yamaha RD350 YPVS** con denominación 31K, 1WT y 2UA (o sus denominaciones equivalentes correspondientes a otros mercados) fabricadas hasta 1989, las RD350 anteriores a las versiones mencionadas, están admitidas a participar.

No serán admitidas las Yamaha RD350R (estética bifaro) posteriores.

No está permitida la utilización de cigüeñales de mayor carrera (54 mm), ni cilindros de mayor diámetro que los originales (64 mm). Solo se permite el aumento de cilindrada correspondiente a las diferentes sobremedidas de pistón ofrecidas por el fabricante. Se permitirá la utilización de cilindros tipo Banshee (sin válvulas YPVS) con características similares a los originales.

Las pinzas de freno NISSIN N4P83RLS (Triumph) de cuatro pistones, están autorizadas.

AT.1.1.2- Las **Suzuki GSXR 750 y 1100** con chasis 1ª serie (sección cuadrada de aluminio) se considerarán Clàssic 24H, debiendo equipar llanta delantera de 18" pulgadas de diámetro y un ancho máximo 3,5" pulgadas. La llanta trasera igualmente conservará las 18" pulgadas de diámetro, pudiendo ampliar a un máximo 4,5" pulgadas de garganta. La medida máxima admitida de neumático trasera será 160 mm.

AT.1.1.3- Las **Yamaha FZ 750** (chasis de hierro, sección cuadrada) serán consideradas Clàssic 24H, pudiendo equipar llanta delantera de 17" pulgadas, con un ancho máximo 3,5" pulgadas. La llanta trasera mantendrá las 18" pulgadas de diámetro, pudiendo ampliar el ancho hasta 4,5" pulgadas. La medida máxima admitida de neumático trasero será 160 mm. Se autoriza en este modelo el cambio del basculante por el de la Yamaha FZR 1000 (2LM), con el fin de poder instalar llanta de 18"x4,5" pulgadas, el cárter motor de FZ-FZR1000 esta autorizado.

AT.1.1.4- Las **Yamaha FZR 750** chasis Deltabox (2LM) se considerarán Clàssic SBK, el cárter motor de FZ-FZR1000 esta autorizado.

AT.1.1.5- Las **Honda CBR 600 F** sólo son admitidas las denominaciones de fábrica PC 19 (1987) y PC23 (1988-1989). El único colín en versión original o réplica, autorizado, a de corresponder al que equipaban en origen los modelos PC19 y PC23, deberán llevar estos colines desde su primera participación. El conjunto horquilla, llantas y sistema de frenos (disco rígido) de la PC25 está autorizado para estos modelos, con al excepción de el cambio de las botellas originales por las de la VFR750 del mismo diámetro (41 mm), el acople con las pinzas de freno no se realizarán con pletinas.

AT.1.1.6- La **Yamaha FZR 600**, sólo la primera versión de este modelo (basculante recto, llanta trasera 18"x3,50" pulgadas y carenado con 2 faros incrustados), correspondiente a 1989, está autorizada su participación. La llanta trasera de 18"/4" pulgadas y las pinzas de freno de cuatro pistones correspondiente a la segunda versión 1990 están autorizadas.

AT.1.1.7- En la primera versión de la **Kawasaki ZXR 750 H1** correspondiente a 1989, está autorizado el cambio del motor por el de la versión H2 de 1990 y el cambio del radiador original por uno de mayor tamaño y será considerada Clàssic SBK.

En la ZXR 750 en el caso de equipar el motor original H1, deberá ser instalado un protector en la parte inferior del cartucho del filtro de aceite.

AT.1.1.8- Las **Moto Guzzi V65 I/II** correspondientes a 1982 serán consideradas Clàssic 1000.

AT.1.1.9- Las **Ducati Pantah 500, 600 y 650 – SL o TT** correspondientes a los primeros años de los 80 serán consideradas Clàssic 1000.

AT.1.1.10- Las **BMW K75/K75C/K75S/K75SA** con inyección electrónica serán consideradas Clàssic 24H. El freno de disco trasero y la llanta trasera de 17" pulgadas con palos en "Y", están autorizadas. Las llantas de tres palos y el sistema paralever no están autorizados.

AT.1.1.11- Las **BMW K100/K100RS** con inyección electrónica serán consideradas Clàssic 24H. Las versiones K100RT (en general), las llantas de tres palos, el sistema paralever y las versiones K100RS con ABS o 16V, no están autorizadas.

AT.1.1.12- Sólo las **Honda VFR 400R** de 1986 con basculante de doble brazo, pueden participar en Clàssic 500. El resto de versiones de este modelo con basculante monobrazo y hasta 1989 serán consideradas Clàssic SSP.

AT.1.1.13- La **Kawasaki ZXR 400** de 1989 no podrá participar con la horquilla original invertida, debiendo ser sustituida por una convencional de la época, esta versión de Kawasaki es considerada Clàssic SSP.

AT.1.1.14- Las **Yamaha FR 400N** o **FR 400R** (chasis de hierro, sección cuadrada) serán consideradas Clàssic 500, las **Yamaha FZR 400 Genesis**, **FZR 400R** y la **FZR 400R-SP** (chasis aluminio Deltabox), hasta 1989 serán consideradas Clàssic SSP.

AT.1.1.15- Las **Honda VFR 750 F** con basculante en "U", participantes Clàssic SBK, podrá utilizar la llanta trasera en 18" como en 17" pulgadas y el colín replica de RC30.

AT.1.1.16- Todos los motores Suzuki "SACS" (refrigeración por aceite) en 750cc, están autorizados a estar montados en las **Suzuki GSXR 750** de la categoría Clàssic SBK (chasis pulido), las motocicletas que utilicen la versión RK de estos motores, deberán acompañar las siglas al identificar la motocicleta en la inscripción (**Suzuki GSXR 750 RK**).

AT.1.1.17- Las **Yamaha FJ 1100** serán consideradas Clàssic 24H, podrán utilizar la llanta delantera en 17" pulgadas.

AT.1.1.18- Las **Honda VFR 750 R-RC30** y las **Yamaha FZR 750 OW01** solo serán admitidas las que demuestren documentalmente estar fabricadas antes del 1 de enero 1990.

AT.1.1.19- Las **Honda CBR 400 R - NC23** pueden equipar el motor 600cc correspondiente a los modelos CBR 600 F1 (PC19 y PC23), participarán en la categoría Clàssic SSP, este modelo deberá ir equipado con llanta trasera de 18" pulgadas.

AT.1.1.20- Las **Honda CB 500 Four** (sobredimensionada)/**750 Four / FI - FII** de los años 70, mono árbol (SOHC) y de 2 válvulas por cilindro, serán consideradas Clàssic 1000.

AT.1.1.21- Las **Honda CB 350/500** de los años 70, mono árbol (SOHC) y de 2 válvulas por cilindro, serán consideradas Clàssic 500.

Anexo Técnico 2- Réplicas y componentes excepcionales:

AT.2.1- Lista de motocicletas homologadas:

AT.2.1.1- Suzuki GSXR 750 RK de 1989 en la categoría Clàssic SBK.

AT.2.1.2- AJR 350, basada en la Bultaco TSS 350 en la categoría Clàssic 500.

AT.2.1.3- Moto Guzzi VSR 1100, basada en la Moto Guzzi Le Mans 3, participante en la categoría Clàssic 24H.

AT.2.1.4- Suzuki Harris, basada en las diferentes versiones con motor Suzuki, fabricadas por Harris Performance y construidas en la primera mitad de los años 80, participante en la categoría Clàssic 24H.

AT.2.1.5- Ducati TT1/2 Harris, basada en las diferentes versiones de Ducati en la primera mitad de los años 80 y con base de motor Ducati 750, participante en la categoría Clàssic 24H.

AT.2.1.6- Moto Guzzi Daytona Dr. John, basada en las diferentes versiones de Moto Guzzi que Dr. John realizó con el visto bueno de la marca, ganado varios títulos AMA a finales de la década de los 80, participante en la categoría Clàssic SBK.

Anexo Técnico 3 - 4.3- Las motocicletas de 4 tiempos deberán estar provistas de una bandeja (bañera) de goteo bajo el motor, con capacidad suficiente para retener todos los líquidos que tengan su origen en posibles fugas del motor y sus componentes. Dicha capacidad tendrá como mínimo, la mitad de la capacidad total de los líquidos de lubricación y refrigeración del motor. La bandeja deberá estar provista de un tapón de drenaje para su comprobación y vaciado, que se extraerá en caso de lluvia, por indicación expresa de la Organización.



Si el paso de los colectores de escape impiden el cierre trasero de la bandeja, se habilitará en el interior un tabique de contención. (foto 5)

Anexo Técnico 4 - 4.17- Es obligatorio instalar en el interior del depósito de gasolina, espuma (mousse) "Explosafe" (material ignífugo homologado).



Anexo Técnico 5 - 4.18- Es obligatorio el uso de estribos rígidos (no plegables).

