



COPA DE ESPAÑA DE VELOCIDAD CLASICAS

REGLAS TECNICAS DE LA COMPETICIÓN

Versión:	Aplicada el:	Artículos modificados:
0	03.02.2024	

Índice

Artículo 1.- INTRODUCCIÓN

Artículo 2.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS EN COMPETICIÓN

Artículo 3.- FABRICACIÓN

Artículo 4.- CARACTERÍSTICAS

Artículo 5.- NEUMÁTICOS Y RUEDAS

Artículo 6.- DISPOSICIONES GENERALES Y DE SEGURIDAD

Artículo 7.- RECOMENDACIONES E INTERPRETACION DEL REGLAMENTO

Artículo 8.- ANEXOS

COPA DE ESPAÑA DE VELOCIDAD CLÁSICAS- REGLAS TÉCNICAS DE LA COMPETICIÓN REGLAS TÉCNICAS DE LA COMPETICIÓN PARA LAS CATEGORIAS “A”, “B” y “C”

Artículo 1.- INTRODUCCIÓN

Las **Reglas Técnicas de la Competición**, adecuado para las Motocicletas Clásicas Deportivas y de Competición, monocilíndricas, en las categorías, “A” “B” y “C” participantes en la Copa de España de Velocidad Clásicas.

Artículo 2.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS EN COMPETICIÓN

Las motocicletas de las categorías Clásicas “A” y “C” serán modelos de competición ó sport fabricadas entre 1965 y 1977. Todas las motocicletas deberán ser modelos hasta el año 1977 con los detalles que contempla el presente reglamento para esta categoría. Se estipula este periodo de tiempo para definir los modelos admitidos en competición y sus réplicas, pero solamente monocilíndricas y no podrán ser de origen japonés, **en las categorías B y C.**

Las motocicletas de las categorías Clásicas Vintage, deben ajustarse estrictamente al reglamento técnico para mantener la pureza de esta categoría.

MOTOCICLETAS MONOCILINDRICAS CATEGORIA “Clásicas A”

Motocicletas de competición o sport hasta 175 cc 2 tiempos
Motocicletas de competición o sport hasta 250 cc 4 tiempos

Dorsales

Categoría	Fondo	Números
Clásicas A (2T)	Negro	Blanco
Clásicas A (4T)	Negro	Blanco

MOTOCICLETAS MONOCILINDRICAS CATEGORIA “Clásicas B”

Motocicletas de competición o sport hasta 250 cc 2 tiempos
Motocicletas de competición o sport hasta 350 cc 4 tiempos

MONTESA 250 C.C.	Se admiten motores con cilindros rizados, pero moto siempre carenada
BULTACO 250 C.C.	Se admiten motores y chasis modelo GTS 250, pero moto siempre carenada.
OSSA 250 C.C.	Se admiten motores y cilindros de cuatro aletas, pero moto siempre carenada.

Dorsales

Categoría	Fondo	Números
Clásicas B (2T)	Verde	Blanco
Clásicas B (4T)	Azul	Blanco

MOTOCICLETAS MONOCILINDRICAS CATEGORIA “Clásicas C”

Motocicletas de competición o sport desde 250 cc hasta 350 cc 2 tiempos
Motocicletas de competición o sport desde 350 cc hasta 500 cc 4 tiempos

Dorsales

Categoría	Fondo	Números
Clásicas C (2T)	Azul	Blanco
Clásicas C (4T)	Amarillo	Negro

Artículo 3.- FABRICACIÓN

Las motocicletas contempladas en este reglamento serán originales ó replicas, si bien este reglamento contempla que la mayoría de los modelos presentados son replicas, y entiende que los modelos originales son piezas de colección, es por lo que este reglamento obliga a ser rigurosos en la fabricación de replicas.

Para la fabricación de replicas este reglamento se acoge a los modelos y años de fabricación, teniendo en cuenta que los equipos y deportistas (pilotos) de la época (hasta el año 1972), realizaron cambios con materiales y medios de la época, lo cual también tiene en cuenta este reglamento, de acuerdo con los siguientes criterios:

- No se pueden intercambiar chasis, basculantes, motores, depósitos y fibras entre las marcas.
- No es aconsejable, pero se admite intercambiar, frenos de tambor, suspensiones delanteras.
- Así mismo se permite utilizar todo el material que se fabricaba en la época, para estos modelos de motos, y que se hacía de forma genérica ó para una marca en particular, tales como frenos de tambor, barras de suspensión, tijas, manetas, fibras, chasis, semimanillares, llantas, amortiguadores, piñones, coronas, encendidos, carburadores sólo atmosféricos y de esta época (solo campana redonda).
- Deben respetarse los logotipos de cada marca, así como la decoración y los diseños de pintura, si bien se pueden variar el orden de los colores; pero nunca se utilizaran colores denominados fosforitos, difuminados ó multicapa.
- Así mismo se evitará llevar publicidad, y en caso de llevar, será discreta, pequeña y de una sola marca.

Artículo 4.- CARACTERÍSTICAS

4.1.- Las motocicletas deben presentarse tal como eran en su época, sin cambios externos. Respetando los modelos de competición, deportivos y sport de cada fabricante y marca; y deben usarse colines, silletas, depósitos y carenados de época, o caso de que sean de fabricación posterior, deberán tener el mismo aspecto que si fueran del periodo original.

Se utilizarán siempre aleta (guardabarros) delantera, excepto cuando sea moto carenada y que esta lleve la forma de la rueda, como eran en la época.

4.2.- No se permiten frenos de disco, sólo frenos de tambor.

4.3.- No se permiten ruedas de aleación (llantas de palos) , sólo de radios máxima anchura 2"1/2 pulgadas 63.50 mm y un Ø de 18" ó 19" pulgadas.

4.4.- Todas las motocicletas deben tener un par de amortiguadores de suspensión trasera. No se permiten MONO-AMORTIGUADORES, salvo que se pueda demostrar que la equipara de origen. El conjunto de la suspensión trasera debe parecer de la época. Quedan excluidos los amortiguadores con el depósito de gas adicional o incorporado. Así mismo no se permitirán suspensiones delanteras con reglaje exterior (aire, gas, etc.). El diámetro de las barras de horquilla será de 36 mm de Ø máximo.

4.5.- Los chasis serán fieles réplicas de los modelos originales, en cuanto a geometría y dimensiones, situación y forma de los anclajes, grados de avance de la dirección, así como el diámetro exterior de los tubos utilizados en su fabricación. (1)

Se aconseja respetar al máximo las réplicas en todos sus aspectos, si bien este reglamento contempla, modificaciones en los rodamientos de dirección y los casquillos del basculante, dado que se trata de elementos internos. (1)

4.6.- No se permiten basculantes de sección rectangular, se permiten refuerzos tanto en el basculante como en el chasis siempre que no modifique la estética del conjunto y de la propia motocicleta. No se permite la utilización de titanio, fibra de carbono y kevlar en chasis y basculantes. No se permiten basculantes de aluminio.

4.7.- Los motores se pueden modificar libremente y /o ponerles componentes modernos interiormente, pero todas las partes externas visibles del motor, tapas, cilindros, culatas, cárteres, etc deben tener el aspecto original de la época.

4.8.- La elección de los carburadores es libre siempre que sean modelos de la época o su réplica. No se admiten carburadores de guillotina, carburadores de compuerta plana, carburadores con Power Jet electrónico.

No se permite admisión por láminas.

No se permite aislar el cilindro de su carburador con pantallas ó cajas preparadas a tal efecto, con ningún tipo de material (metálico, sintético, gomas, cueros, etc). es decir, el carburador ira conexionado al cilindro por su toma admisión.

Tampoco está permitido la utilización de conductos ó tomas de aire desde la parte frontal o lateral del careado y conducidas hasta los carburadores, cilindros, cárteres de motor, etc.

4.9.- El mando de gas (acelerador de puño) será siempre de salida frontal para todas las categorías.

4.10.- Es obligatorio el precintado de los tapones y tornillos que accedan a espacios físicos ocupados o bañados por aceite.

4.11.- Caso de tratarse de motores de cárter seco, el depósito de aceite debe ser de tipo y diseño de origen y colocado en el chasis en la posición original.

4.12.- Todos los respiraderos del motor y/o desvaporizadores deberán terminar en un recipiente de cantidad mínima de 250 cc. Para las motos de 2T y 500 cc. Para las 4T.

4.13.- Es obligatorio el uso de silenciosos en todas las motos de 2T, así como también es aconsejable en las motocicletas de 4T.

No se permiten silenciosos de carbono o Kevlar.

4.14.- Los topes de dirección son obligatorios y deberán estar colocados adecuada y firmemente de forma que permita dejar libre el espacio suficiente y seguro entre la mano cerrada sobre cualquiera de los puños y el depósito de la moto, al girar el tren delantero.

4.15.- Los accesorios que se monten, tales como pedales de cambio y freno, reposapiés, soportes, manetas, puño de acelerador, amortiguador de dirección, tirantes de freno, etc. Deberán ser iguales o similares a los utilizados en competición hasta el año 1972 (quedan prohibidos los puños de acelerador de salida lateral y las manetas de plástico)

Siempre se utilizarán semimanillares montados obligatoriamente por debajo de las tijas, es lo único permitido para estas motos de competición.

Las manetas siempre terminarán en bola, así como los semimanillares los reposapiés (estriberas), y las palancas de cambio y freno trasero serán redondeadas.

4.16.-Las motocicletas deben estar equipadas de un interruptor o botón corta-contacto, tipo ON/OFF en estado de funcionamiento situado a un lado u otro del semi-manillar, teniendo en cuenta que en las motos de dos tiempos por la propia configuración del motor es poco efectivo, dado que por encima de un régimen de vueltas no afecta el corte eléctrico.

Artículo 5.- NEUMÁTICOS Y RUEDAS

Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos. No se permiten SLIKS ni SLIKS RAYADOS. Máxima anchura 120, para llantas de 18" ó 19" pulgadas.

Se recomienda NO utilizar calentadores, dado que desvirtúa el espíritu de la moto clásica, y al no ser un elemento utilizado en la época de estas motos, origina una publicidad negativa, que actualmente se transmite por las redes sociales modernas.

Artículo 6.- DISPOSICIONES GENERALES Y DE SEGURIDAD

Todas las motocicletas deben llevar, en el depósito material ignífugo. La boca de carga de combustible de los depósitos se cerrará con tapones homologados por las marcas preferiblemente los de rosca. Quedando prohibidos los de presión con junta tórica.

Todas las motocicletas deben llevar protector cadena / corona según norma FIM y las motocicletas de 4T es obligatorio el montaje de una bandeja de recuperación de aceite, su capacidad mínima ha de ser la mitad de la cantidad de aceite que contenga el cárter o depósito.

No se permitirán manillares “PLANOS” o enduro, ya que estos están prohibidos por la normativa de seguridad en competiciones de velocidad y además no son recomendables ni estéticos en competiciones de velocidad.

Para dar cumplimiento a la normativa internacional, sobre seguridad en motos, pilotos y pistas, es obligatoria nuestra aportación, para tener adecuadas nuestras motos en esta materia, y así mismo los componentes de protección del piloto. Por lo cual se detallan a continuación las medidas básicas, si bien todo lo que se avance en materia de seguridad representa un beneficio general.

Los depósitos de combustible tendrán dentro el material ignífugo homologado.
Se montará un protector de cadena efectivo y situado correctamente.
Todos los tapones de aceite deberán ir precintados.
Los gases, vapores de motor irán a un recipiente externo de 250cc.

El respiradero del depósito, llevara una válvula que permita tener el depósito sin presión pero que evite la salida de combustible.

Todas las motos de 4 tiempos llevaran una bandeja inferior con capacidad suficiente para recoger posibles pérdidas de aceite por rotura del motor.

Solamente se utilizarán semimanillares de uso en competición.
Se montarán topes de dirección y amortiguador de dirección.
Las estriberas y semimanillares acabaran en puntas redondeadas.

En todo lo demás, todas las motocicletas deberán estar preparadas de acuerdo con los requerimientos de seguridad del código FIM y/o del reglamento particular de la prueba. Cualquier cuestión que se suscitase, se resolverá basándose en el presente Reglamento por la Comisión Deportiva.

Cualquier cuestión y disposición no prevista en los reglamentos indicados, podrán ser resuelto por la Comisión Deportiva Federativa.

En los demás, todas las motocicletas deberán estar preparadas de acuerdo con los requerimientos del código FIM y/o del reglamento particular de la prueba.

Artículo 7.- RECOMENDACIONES E INTERPRETACION DEL REGLAMENTO

Decoración de las motocicletas:

La decoración de las motocicletas se realizará respetando en lo posible los colores originales que cada marca utilizaba en la época, así como los diseños y fileteados, no estando permitido los colores excesivamente vivos, que puedan desvirtuar el espíritu clásico de estas motos de época y competición.

No se admitirán motocicletas cuyo aspecto exterior de conservación y/o de restauración, no se adapte a los mínimos exigibles por el presente Reglamento Técnico, a todas las pruebas se desplazará un

Comisario Técnico, el cual tendrá la potestad de DENEGAR LA SALIDA A PISTA (previo informe al Director de Competición) a las motocicletas que no reúnan las mínimas condiciones exigidas en el Reglamento Técnico.

Cualquier cuestión y disposición no prevista en los reglamentos ya indicados, podrán ser resueltas por la Comisión Deportiva.

Uso de carburantes: Solamente estarán permitidos los combustibles que se puedan adquirir en cualquier surtidor, para uso comercial y las gasolinas sin plomo cumpliendo la normativa para el medio ambiente, (todos los motores deben funcionar con un carburante normal sin plomo con una tasa de plomo máxima de 0,005 g/l (sin plomo) y un MON máximo de 90 (ver Art. 2.10.1 para la especificación completa).

Publicidad: La publicidad en las motocicletas deberá ser lo más discreta posible.

La vestimenta de los pilotos: Monos de cuero de una sola pieza. Se aconseja que el color de los monos sea negro, de un solo color tradicional o bicolor (siempre pantalón negro)

Seguridad del piloto: Se recomienda utilizar siempre espaldera, **protector de pecho**, protecciones en el mono, tanto las botas, guantes y mono deberán estar en perfecto estado. El casco estará debidamente homologado con la identificación del fabricante para uso deportivo, la correa de fijación será con el sistema de doble anilla y será modelo integral. Todos los pilotos están obligados a presentar el equipo personal en la verificación técnica, a petición del Comisario Técnico.

Artículo 8.- ANEXOS

8.1.-Tabla de mediciones de chasis

Modelos y chasis	Diámetro del tubo central horizontal	Diámetro del tubo central vertical del.	Diámetro de resto de tubos
BULTACO TSS 350 CC (doble cuna) modelo 29	27/28 mm(doble tubo)	27/28 mm(doble tubo)	27/28 mm
AJR Replica Bultaco TSS 350 (doble cuna)	27/28 mm (doble tubo)	27/28 mm (doble tubo)	27/28 mm
BULTACO TSS 250 CC (doble cuna) modelo 24 y 41	25 mm (doble tubo)	25 mm (doble tubo)	25 mm
BULTACO TSS Replicas de modelos 6-14-24-41	25 mm (doble tubo)	25 mm (doble tubo)	25 mm
BULTACO 250 CC MK-II modelo-23	37 mm	37 mm	22 mm
BULTACO 250 CC MK-II (Replica)	38 mm	37 mm	22 mm
BULTACO (Replica) para motores 250 CC	35 mm	35mm	22 mm
BULTACO (Replica) para motores 250 CC	35 mm	35mm	22 mm
BULTACO Replicas para modelos 1,8,34,35	35 mm	35 mm	20 mm
MONTESA 250 CC	35 mm	35 mm	22 mm
OSSA 250 CC	46,75 mm	25 mm (doble tubo)	22 mm
DUCATI 350 CC	45 mm	35 mm	22 mm
DUCATI 450 CC	45 mm	35 mm	22 mm
JAZEN	35 mm	35 mm	22 mm

Existen otros modelos de Bultaco, que serían utilizables para los motores 175 y 250, a modo de ejemplo como el modelo 1-tralla 101, modelo 1.1-tralla 102 y modelo 35-mercurio 200, anteriores al año 1972. Y también los chasis gts para los modelos de 250cc

Se admite en la presente reglamentación los chasis replica TSS-350 en tubo de diámetro 28 mm., de acuerdo con la documentación presentada y la normativa de tubo comercial actual, para las marcas Bultaco y AJR.

También se admite para este reglamento y para la categoría B los chasis Jazen para motos monocilíndricas españolas de dos tiempos y de 250 cc, conforme a la documentación presentada modelo 1, así como los modelos posteriores.

También se admite a partir de esta temporada, los chasis Vento para las motos marca Ducati de cilindrada 350 cc.

8.2.-Tabla de marcas de motocicletas más significativas (Tabla Orientativa)

Marca	Modelo	Cilindrada	Tiempos
BULTACO	TSS	125 CC	Dos Tiempos
BULTACO	TSS	350 CC	Dos Tiempos
BULTACO	MK2	250 CC	Dos Tiempos
AJR Replica Bultaco TSS	TSS	350 CC	Dos Tiempos
MONTESA	GP	250 CC	Dos Tiempos
OSSA	R	250 CC	Dos Tiempos
OSSA	Monocasco	250 CC	Dos Tiempos
DUCATI	24 Horas	250 CC	Cuatro Tiempos
DUCATI	Sport	350 CC	Cuatro Tiempos
DUCATI	MKIII	450 CC	Cuatro Tiempos
JAWA-Sheely		500 CC	Cuatro Tiempos
JAWA-Rtchman		500 CC	Cuatro Tiempos
Honda	CB230R	250CC	Cuatro Tiempos
Mathcles	GS50	500 CC	Cuatro Tiempos
Sheely		500 CC	Cuatro Tiempos
BSA		500 CC	Cuatro Tiempos
Norton	MAN	500 CC	Cuatro Tiempos
Vila	1969	125 cc	Dos Tiempos
Aermacchi-Harley		500 CC	Cuatro Tiempos
Aermacchi		250 CC	Dos Tiempos

Se admite para esta temporada la réplica de Ossa 250cc modelo monocasco.

TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECISADO EN ESTE REGLAMENTO ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO.



COPA DE ESPAÑA DE SUPERBIKE LEGENDS

REGLAS TECNICAS DE LA COMPETICIÓN

0	12.02.2024	ANEXO 1/2024
1		
2		

COPA DE ESPAÑA DE SUPERBIKE LEGENDS - REGLAS TÉCNICAS DE LA COMPETICIÓN

Artículo 1.- INTRODUCCIÓN

Las siguientes normas están dirigidas a limitar los cambios en las motocicletas homologadas, en interés de la seguridad y para la aplicación en competición entre varios conceptos de motocicleta.

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.

Las Reglas Técnicas de la Competición para las Motocicletas de Competición ó Sport que denominamos Clasicas Formula F1/SBK750 y F1/SSP600 categorías participantes en la Copa de España de Velocidad SBK Legends.

Artículo 2.- MOTOCICLETAS Y CILINDRADAS

Las motocicletas admitidas en esta Copa de España, será las especificadas en el Reglas Técnicas y agrupadas en la forma siguiente:

2.2.-CLASICAS FORMULA

Categoría SBK750:	Motocicletas de competición-sport hasta 750 cc (4c) hasta 1995 Motocicletas de competición-sport hasta 998 cc (2c) hasta 1995
Categoría SSP600:	Motocicletas de competición-sport hasta 600 cc (4c) hasta 1995 Motocicletas de competición-sport hasta 748 cc (2c) hasta 1995
SBK-750 Classic	Motocicletas de competición-sport hasta 750 cc (4c) hasta 1989 Motocicletas de competición-sport hasta 998 cc (2c) hasta 1989
SSP-600 Classic	Motocicletas de competición-sport hasta 600 cc (4c) hasta 1989 Motocicletas de competición-sport hasta 748 cc (2c) hasta 1989 Ver anexos al reglamento 1/2022

Artículo 3.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS EN COMPETICIÓN

Las motocicletas admitidas para la Copa de España de Velocidad SBK Legends, son las detalladas en el capítulo anterior y con el cumplimiento técnico de todos los artículos desarrollados en este reglamento

Artículo 4.- FABRICACIÓN

Las motocicletas que contempla este reglamento como válidas para la competición convocada para esta temporada, son las detalladas en el artículo anterior nº 2; de todas las marcas comerciales, de las cilindradas especificadas y año de fabricación indicado.

Artículo 5.- CARACTERÍSTICAS

5.1.- Las motocicletas deben presentarse tal como eran en su época, sin cambios externos. Respetando los modelos de competición, deportivos y sport de cada fabricante y marca; y deben usarse colines, silletas, depósitos y carenados de época.

Se utilizarán siempre aleta (guardabarros) delantera, excepto cuando sea moto carenada y que esta lleve la forma de la rueda, como eran en la época.

5.2.- Los frenos serán de discos de material férrico y homologado en motocicletas de esa época. El diámetro máximo del disco para freno delantero será de 320 mm y 4 pistones. No se permiten discos de carbono ni floreados. Las bombas de freno y las pinzas son libres.

5.3.- Las ruedas serán las de los modelos y marcas originales de la época y se permiten ruedas de aleación (llantas de palos), SBK máxima anchura 5,50" (pulgadas), en caso de modelos exclusivos ó ediciones especiales y si así era de origen en esta época, estarían permitidas llantas de radios y freno de tambor trasero.

Para la clase SSP600 Legends solo están permitidos los modelos de origen, accesorios y material hasta el año 1995, máxima anchura 4,5" (pulgadas) ó 5" si el modelo lo homologaba de serie.

5.4.- La suspensión delantera debe ser de la época, y la utilizada por cada modelo respetando el año de fabricación. El conjunto de suspensión trasera debe parecer de la época. Se permiten los amortiguadores con depósito de gas adicional o incorporado.

5.5.- Los chasis serán de los modelos originales de cada marca y modelo, respetando la geometría, dimensiones, situación y forma de los anclajes. Y se permiten basculantes de sección rectangular. No se permite la utilización de titanio, fibra de carbono y keblar en chasis y basculantes.

5.6.- Los motores se pueden modificar libremente, sin variar la cilindrada, pero todas las partes externas visibles del motor, tapas, cilindros, culatas, cárteres, etc. deben tener el aspecto del modelo original.

- a. Se permite el embrague antirebote, si el modelo lo monta de origen.
- b. Está permitida ayuda de accionamiento en el selector de marchas

5.7.- La elección de los carburadores es libre siempre que sean modelos de la época o réplicas de los mismos. Y se permite admisión por láminas, si lo llevaba de origen.

5.8.- El mando de gas (acelerador de puño) será siempre de salida frontal ó lateral para todas las categorías. Están prohibidas las manetas de plástico.

5.9.- Es obligatorio el precintado de los tapones y tornillos que accedan a espacios físicos ocupados o bañados por aceite. Y como medidas de seguridad se recomienda para todos los modelos las siguientes medidas de protección:

- a. Todos los cárteres que contengan aceite y que puedan entrar en contacto con la pista como consecuencia de una caída, deben estar protegidos por una segunda tapa metálica: aleación de aluminio, acero inoxidable, acero, titanio: las tapas de fibra de carbono no están permitidas.
- b. La tapa secundaria debe cubrir un mínimo de 1/3 de la tapa original. No debe tener superficies cortantes que puedan dañar la superficie de la pista.
- c. Placas o barras de protección para las caídas hechas de aluminio o hierro también está permitidas. Todos estos dispositivos deben estar diseñados para resistir choques repentinos, abrasiones y daños de caída.
- d. Estas tapas deben ir atornilladas de forma segura con un mínimo de tres (3) tornillos de los que sujetan la tapa original al cárter.
- e. Las tapas que protejan partes del motor con aceite deben asegurarse con tornillos de acero.

5.10.- Caso de tratarse de motores de cárter seco, el depósito de aceite debe ser de tipo y diseño de origen y colocado en el chasis en la posición original.

5.11.- Todos los respiraderos del motor y/o desvaporizadores deberán terminar en un recipiente de cantidad mínima de 500 cc.

5.12.- El sistema de escape es de libre preparación y elección, debiendo cumplir con las normas R.F.M.E. y F.I.M. de seguridad.

5.13.- Los topes de dirección son obligatorios y deberán estar colocados adecuada y firmemente de forma que permita dejar libre el espacio suficiente y seguro entre la mano cerrada sobre cualquiera de los puños y el depósito de la moto, al girar el tren delantero.

5.14.- Los accesorios que se monten, tales como pedales de cambio y freno, reposapiés, soportes, manetas, puño de acelerador, amortiguador de dirección, tirantes de freno, etc. Deberán ser iguales o similares a los utilizados en competición hasta el año 1995 para SBK y 1995 para SSP Legends.

5.15.- Las manetas siempre terminarán en bola, así como los semimanillares los reposapiés (estriberas), y las palancas de cambio y freno trasero serán redondeadas.

La normativa de seguridad requiere tener en cuenta las siguientes acciones:

- a. El ángulo de giro mínimo de la dirección a cada lado debe ser al menos de 15 ° para todas las motocicletas.
- b. Cualquiera que sea la posición del manillar, la rueda delantera, el neumático y el guardabarros debe mantener un espacio mínimo de 10 mm.
- c. Se deben instalar topes sólidos (que no sean amortiguadores de dirección) para garantizar una distancia mínima de 30 mm entre el manillar con manetas y depósito combustible, chasis u otro carenado cuando se cierra la dirección completamente para evitar atrapar los dedos del piloto.
- d. Se prohíbe la reparación por soldadura de manillares de aleación ligera.
- e. Los manillares de material compuesto no están permitidos.
- f. Todas las palancas del manillar (embrague, freno, etc.) deben acabar en bola (diámetro de esta bola debe ser de al menos 16 mm). Esta bola también puede ser aplanada, pero en cualquier caso los bordes deben ser redondeados (espesor mínimo de esta parte aplanada) 14 mm). Estos extremos deben estar fijados permanentemente y formar una parte integral de la maneta.
- g. La maneta de freno debe ir protegida.
- h. Cada palanca de control (mano y pedal) debe montarse en un eje independiente.
- i. Las estriberas y sus mandos pueden ser cambiados y reposicionados, pero sus soportes deben estar montados en los lugares originales del chasis.
- j. Los mandos del pie, palanca de cambios y pedal de freno trasero deben permanecer operados por los pies del piloto.
- k. Las estriberas deben montarse fijas o de tipo plegable, en cuyo caso deben incorporar un dispositivo que las retorne a la posición normal.
- l. El extremo de la estribera debe acabar en una semiesfera de al menos 8 mm de radio.
- m. Las estriberas no plegables (fijas) deben acabar en un tapón en aluminio, plástico, Teflón® o cualquier otro material equivalente, fijado de forma permanente (radio mínimo de 8mm). La superficie del tapón debe ser diseñada para alcanzar el área más amplia posible. El Director Técnico RFME tiene la potestad de rechazar cualquier tapón que no satisfaga este aspecto de seguridad.

Artículo 6.- NEUMÁTICOS Y RUEDAS

Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos. No se permiten SLIKS ni SLIKS RAYADOS. Máxima anchura de neumático el que permita el ancho de la llanta permitida. Será libre la elección de neumáticos **y están admitidos los neumáticos de agua**, para las categorías SSP600 - SBK750.

El ancho de los neumáticos será el que permita montar la llanta de 5,5" de ancho para las SBK750 y 4,5" ó 5" para las SSP600, según punto 5.3

Artículo 7.- DISPOSICIONES GENERALES DE SEGURIDAD

El depósito de gasolina debe mantenerse igual que el originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

El depósito de gasolina debe llenarse completamente de una mousse de elemento de carburante (preferentemente con **Explostop o Explosafe**).

Los depósitos de gasolina que incluyen tubos aspirantes deben equiparse con válvulas (chapaletas) anti-retorno que finalicen en un recuperador de una capacidad mínima de 250cc, fabricado en material apropiado.

El/los tapones(es) de depósito de gasolina debe/n poseer un sistema de apertura y cierre eficaz, preferentemente "de rosca".

El (los) tapón(es) de depósito de gasolina pueden cambiarse.

El tapón de depósito de gasolina, cuando está cerrado, debe ser estanco.

Artículo 8.- 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 y entrenamientos (tanto en pista como en el pit-lane) en mojado o en las de bajas condiciones de visibilidad. La luz trasera de seguridad debe cumplir con lo siguiente:

- 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.
- Será fijada de manera segura en la parte final del asiento/colín 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 RFME será final.
- La potencia/luminosidad debe ser equivalente a 10-15W (incandescente) o 0,6-1,8W (led).
- La iluminación debe ser continua/no parpadeante mientras la motocicleta esté en pista, el parpadeo está autorizado en el pit-lane cuando el limitador de velocidad en pit está activado.
- La alimentación eléctrica puede ser diferente de la de la motocicleta.
- El Director Técnico RFME tiene la potestad para rechazar cualquier luz trasera de seguridad que no cumpla este propósito de seguridad.

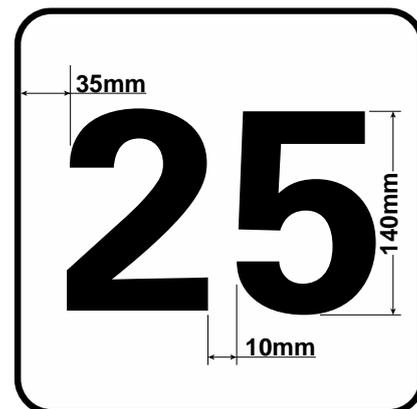
Artículo 9.- Colores y dimensiones de los dorsales

Los colores son:

FONDO BLANCO y NUMERO NEGRO PARA TODAS LAS CATEGORIAS

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 no lo autoriza.

- 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 cifras para el alojamiento frontal será de 140mm manteniendo la anchura natural de la tipografía normalizada. Ver tabla de tipografías.
- La altura mínima de la cifra o cifras para el alojamiento lateral será de 120mm manteniendo la anchura natural de la tipografía normalizada. Ver tabla de tipografías.
- 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 plano lo más próximo al pantone especificado para la categoría. No está permitido el uso de perfilados y sombras.
- El fondo debe ser de color plano lo más próximo al pantone especificado para la categoría.
- En caso de disputa sobre la legibilidad del/los número/s, la decisión del Director Técnico RFME será definitiva.



Artículo 10.- RECOMENDACIONES E INTERPRETACION DEL REGLAMENTO

Todas las piezas y sistemas no mencionados específicamente en los siguientes artículos, deben permanecer como las originalmente producidas por el fabricante de la motocicleta homologada. Las siguientes normas están dirigidas a limitar los cambios en las motocicletas homologadas, en interés de la seguridad y para la aplicación en competición entre varios conceptos de motocicleta.

Transponder:

Todas las motocicletas deben tener correctamente instalado el transponder de cronometraje. El transponder debe ser aprobado por el Cronometraje Oficial y fijado a la motocicleta en el centro longitudinal (habitualmente junto al eje del basculante), ya sea en el lado izquierdo o derecho, tan bajo como sea posible y evitando que sea tapado por piezas de carbono.

El correcto anclaje del soporte del transponder consiste como mínimo con bridas, aunque es preferible con tornillos o remaches. Cualquier clip de sujeción debe ser también asegurado con bridas. Usar únicamente velcro o adhesivo no está permitido. El transponder debe estar en funcionamiento en cualquier momento de los entrenamientos y carreras, incluso cuando el motor esté apagado.

Decoración de las motocicletas:

La decoración de las motocicletas se realizará respetando en lo posible los colores originales que cada marca utilizaba en la época, así como los diseños y fileteados, no estando permitido los colores excesivamente vivos, que puedan desvirtuar el espíritu clásico de estas motos de época y competición.

Uso de carburantes:

Solamente estarán permitidos los combustibles que se puedan adquirir en cualquier surtidor, para uso comercial y las gasolinas sin plomo cumpliendo la normativa para el medio ambiente, (todos los motores deben funcionar con un carburante normal sin plomo con una tasa de plomo máxima de 0,005 g/l (sin plomo) y un MON máximo de 90 (ver Art. 2.10.1 para la especificación completa).

Publicidad: La publicidad en las motocicletas deberá ser lo más discreta posible.

La vestimenta de los pilotos:

Monos de cuero obligatoriamente será de una sola pieza y estarán en perfecto estado de uso. Los diseños y colores son libres

Seguridad del piloto:

Se recomienda utilizar siempre espaldera y protecciones en el mono, tanto las botas, guantes y mono deberán estar en perfecto estado. El casco estará debidamente homologado con la identificación del fabricante para uso deportivo, la correa de fijación será con el sistema de doble anilla y será modelo integral. Todos los pilotos están obligados a presentar el equipo personal en la verificación técnica, a petición del Comisario Técnico.

Artículo 11.- DISPOSICIONES DE NORMATIVA GENERAL

Para dar cumplimiento a la normativa internacional sobre seguridad y medio ambiente aplicada a motos, pilotos y pistas, es obligatoria nuestra aportación, para tener adecuadas nuestras motos en esta materia, y así mismo los componentes de protección del piloto; uso de herramientas y tratamiento de consumibles.

Cualquier cuestión, disposición y/o regulación no prevista en la redacción de los reglamentos adjuntos, podrán ser resueltas por la Comisión Deportiva.

En lo demás, todas las motocicletas deberán estar preparadas de acuerdo con estos reglamentos técnicos, así como el estricto cumplimiento de los reglamentos deportivos y requerimientos del código FIM y/o del reglamento particular de la prueba.

TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECISADO EN ESTE REGLAMENTO ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO. ESTE REGLAMENTO PODRA SER MODIFICADO DURANTE LA TEMPORADA POR MOTIVOS ACTUALIZACION TECNICA EN AQUELLOS MODELOS PREVISTOS POR EL REGLAMNETO.

ANEXOS AL REGLAMENTO 1/2022 (Modificaciones numeradas)**1. Categoría Supersport Legends**

- Todos los modelos y marcas presentados al mercado hasta el año 1995

2. Categoría Superbike Legends

- Todos los modelos y marcas presentados al mercado hasta el año 1995

3. Actualizaciones

- Todas las marcas y modelos admitidos en este reglamento están sujetos a variaciones, bien de seguridad ó técnicas si así lo requiere la Dirección Técnica de la Copa de España de Velocidad Clásicas ESBK LEGENDS.
- Se podrán admitir modelos que siendo su año de fabricación hasta el 1995, hayan realizado alguna variación estética del modelo, y/o que hayan introducido alguna innovación técnica para mejorar su rendimiento, durabilidad y fiabilidad del motor sin ningún cambio interno en el mismo. Caso de los modelos de SSP600, Kawasaki ZZR600, Honda CBR600-F3, Yamaha YZR600R, Suzuki RF600

ANEXOS AL REGLAMENTO 1/2024 (Modificaciones numeradas)**4. Categoría Supersport CLASSIC**

- Todos los modelos y marcas presentados al mercado hasta el año 1989

5. Categoría Superbike CLASSIC

- Todos los modelos y marcas presentados al mercado hasta el año 1989

6. Actualizaciones

- Todas las marcas y modelos admitidos en este reglamento están sujetos a variaciones, bien de seguridad ó técnicas si así lo requiere la Dirección Técnica de la Copa de España de Velocidad SSP y SBK CLASSIC.
- Actualización artículo 5 punto 5.4. Se permite el cambio del tren delantero, las horquillas deben ser convencionales y corresponder a la época como originales o replicas. El diámetro de las barras no puede superar los 43 mm. de diámetro.
- Podrá incorporarse cartuchos de gas regulables en las barras de suspensión, pero la regulación debe estar tapada de tal manera que la apariencia de la horquilla sea de la época.