

REGLAMENTO TÉCNICO

Trofeu Català de Resistència Clàssiques 2014

Indice:

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

Art.1.- CATEGORÍAS.

Las máquinas que participan en el "Trofeu Català de Resistència Clàssiques 2014" estarán en su configuración original.

<i>Categorías</i>	<i>Motocicletas fabricadas anteriores o entre los años</i>
Clàssic 250 (250cc 2T - 350cc 4T)	año 1980
Clàssic 500 (360cc 2T - 500cc 4T)	año 1986
Clàssic 1000 (Sup. 360cc 2T - 1000cc 4T)	año 1980
Clàssic 24H (500cc 2T - 1200cc 4T)	años 1980 - 1986
Clàssic MCR (750cc 4 cilindros - 999cc 2 cilindros)	años 1987 - 1989

Art.2.- VERIFICACIONES PRELIMINARES.

2.1- Las verificaciones técnicas preliminares tendrán lugar el mismo día de la prueba o la anterior.

2.2- Se verificará que se cumpla con este Reglamento Técnico, el Reglamento Particular de la prueba correspondiente y con el Reglamento Deportivo de este Trofeo Catalán:

2.2.1 Las medidas de seguridad de las motocicletas.

Se revisarán: el funcionamiento de los sistemas de puesta en marcha y parada, los precintos, respiradores, bandeja, los extremos de cúpula, manillares, manetas, estribos, protectores de cadena, neumáticos, dorsales, etc.

2.2.2 La conformidad histórica de las motocicletas.

En caso de duda, será el equipo que tendrá que demostrar la conformidad de sus motocicletas.

2.2.3 El equipamiento de los pilotos.

Tanto el mono de cuero de una sola pieza, tanto las botas y los guantes deberán estar en perfecto estado. El casco estará debidamente homologado con la identificación del fabricante para uso deportivo (**Ver Anexo 1 - pág. 6**), la correa de fijación será con el sistema de doble anilla y será de modelo integral. Todos los pilotos están obligados a presentar su equipo personal en la verificación técnica, a petición del Comisarios Técnicos.

Se recomienda utilizar siempre espaldera y protecciones en el mono.

2.3- Cada equipo verificará un máximo de dos motocicletas, siempre de la misma categoría, pudiendo ser de diferente marca, cilindrada o ciclo, esta segunda moto debe llevar en las placas porta números la letra "T".

2.4- Se establecerá una marca (precinto o pintura) para identificar las motocicletas que han pasado la verificación técnica. Ninguna motocicleta podrá salir a pista sin ese precinto.

2.5- Durante el transcurso de la competición se podrán establecer de oficio todas las verificaciones que considere la Organización. Si hay infracciones en cuanto a alguna motocicleta verificada, podrá ser sancionada a criterio del Jurado. Si se encontraran anomalías o deficiencias no fundamentales, se obligará al equipo a solucionarlo antes de volver a la carrera.

2.6- Toda motocicleta no presentada a cualquier verificación técnica, prevista o designada de oficio, se considera **EXCLUIDA** de la competición.

2.7- Sólo se proporcionará un "Transponder" por equipo inscrito.

Art.3.- ELEMENTOS REEMPLAZADOS.

Si alguna pieza debe ser reemplazada, debe ser por similares a la original de la época. Si se hicieron otros cambios en la máquina en su configuración original, por ejemplo: frenos de disco, kit de motor..., estos deben haber sido creados con piezas correspondientes a los utilizados en su época y poderlo justificar documentalmente.

Art.4.- ELEMENTOS DE OBLIGADA INSTALACIÓN.

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

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

4.3- Las motocicletas de 4 tiempos deberán estar provistas de una bandeja (bañera) de goteo bajo el motor, que debe tener la capacidad de retener, como mínimo la mitad de la capacidad total los líquidos de lubricación y refrigeración del motor (**Ver Anexo 1 - pág. 6**).

4.4- Todos los tapones de drenaje, filtros de aceite, tuberías, las tapas, los niveles de aceite del cigüeñal y caja de cambios serán precintados por un alambre estirado en la dirección de ajuste para evitar el aflojamiento accidental.

4.5- Todas las motocicletas deberán sustituir el líquido refrigerante por agua corriente, agua destilada o agua mezclada con alcohol etílico.

4.6- Es obligatorio un interruptor de parada en el manillar (los semi manillares bajo la pletina superior), al alcance de la mano.

4.7- Los topes de dirección son obligatorios, deberán estar colocados adecuada y firmemente de modo que permita dejar libre el espacio suficiente y seguro entre las manos cerradas sobre cualquiera de los puños y el depósito de la motocicleta, al girar el tren delantero.

4.8- Todas las palancas de freno y embrague deben tener una bola de final (mínimo 16 mm.).

4.9- Las estribos y semi manillares acabaran 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 suelta el puño.

4.12- La bomba de freno debe ser igual a la moto de origen o similar.

4.13- Todo el elemento que sobresale hacia el exterior (barilla de los freno trasero, tensores de cadena) debe ser protegidos por una manguera de goma.

4.14- Una carcasa metálica debe cubrir completamente la cadena de primaria en todas las motocicletas con caja separada.

Art.5.- ELEMENTOS DE RECOMENDADA INSTALACIÓN.

5.1- Se recomienda instalar un protector de la cadena, de un grosor mínimo de 5 mm.

5.2- Se recomienda instalar espuma "Explosafe" (material ignífugo homologado) en el interior del depósito de combustible.

Art. 6.- DORSALES.

6.1- Las motocicletas deben disponer de 3 dorsales claramente visibles de igual número y colores, uno frontal y los otros dos a cada lado de la motocicleta.

6.2- La altura de los números debe ser de al menos de 140 mm y un trazo mínimo de 20 mm., preferentemente de color blanco o negro, contrastando con el fondo que deberán ser de un solo color, preferentemente negro o blanco y el espacio libre alrededor de los números debe ser como mínimo de 25 mm..

6.3- Si es posible no utilizar números de 3 cifras, ni números de difícil identificación.

Art.7.- RECAMBIO Y ACCESORIOS PROHIBIDOS.

7.1.1- Silenciadores en fibra de carbono o Kevlar ..

7.1.2- Horquilla de un diámetro no superior a 41 mm., no pudiendo llevar regulaciones de gas exteriores tanto en la delantera como en los amortiguadores traseros (pulmones de gas o "antideif"), excepto si estaba equipada originalmente, los elementos sustituidos devén ser obligatoriamente de modelos idénticos a los de la época.

7.1.3- Discos de freno flotantes y semi-flotantes.

7.1.4- Frenos de pinzas de 4 pistones o más.

7.1.5- Embrague deslizante.

7.1.6- Bomba de freno radial.

7.1.7- Sistemas de adquisición de datos.

7.1.8- Sistemas de inyección.

7.1.9- Sistema de sobrealimentación.

7.2- Salvo que la motocicleta estuviera equipada de origen, el equipo debe demostrarlo documentalmente.

Art.8.- ELEMENTOS A RETIRAR OBLIGATORIAMENTE.

Los siguientes piezas deben ser retiradas: caballetes, luces intermitentes, retrovisores, placas de matrícula, estribos del pasajero y cualquier otro elemento peligroso para la carrera.

En el caso de llevar faro, éste deberá estar cubierto por un material plástico (vinilo).

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- El ancho de las llantas no podrá exceder en más de 0,5 pulgadas, la medida que llevaba en origen el modelo de la motocicleta y no pueden ser de magnesio, salvo que la motocicleta estuviera equipada de origen (justificarse documentalmente).

9.3- Los calentadores están permitidos exclusivamente en el box y pit lane.

Art.10.- NORMAS DE RUIDO.

Todas las motocicletas deben estar disponibles para someterse a una inspección de ruido en cualquier momento. El nivel sonoro máximo permitido no podrá ser superior a 110 db/a, con una tolerancia de 3 db/a.

Art.11.- VERIFICACIÓN FINAL.

11.1- Una vez terminada la carrera todas las motocicletas debe entrar directamente al parque cerrado, un mínimo de 30 minutos o el tiempo que el Jurado indique.

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

11.3- Se verifican de oficio las tres primeras clasificadas, más las que decida el Jurado de la prueba.

11.4.1- 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.

11.4.2- El equipo objeto de una reclamación o de una verificación de oficio deberá poner a disposición de los Comisarios Técnicos los mecánicos (máximo dos), como máximo 30 minutos después de finalizada la carrera y medios oportunos para proceder a un eventual desmontaje de la motocicleta.

11.4.3- La negativa a desmontar, conllevará la **DESCLASICACIÓN** del equipo.

11.5- Las irregularidades comprobadas en la verificación final podrá implicar la **DESCLASICACIÓN** del equipo.

Art.12.- LITIGIO..

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

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

12.3- Todas las motocicletas deberán estar preparadas de acuerdo con los requerimientos de seguridad del código FIM y/o del Reglamento Particular de la prueba.

12.4- Cualquier cuestión que se suscita, se resolverá basándose en el presente Reglamento por el Jurado de la prueba.

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

LA FCM SE RESERVA EL DERECHO DE MODIFICAR ESTE REGLAMENTO Y LO NOTIFICAR MEDIANTE ANEXOS NUMERADOS.

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

ANEXO 1

ANEXO 1.1- La **NORMATIVA DE CASCOS RFME/FCM - 2014**. Marques d'Aprovació Internacional reconegudes. Normativa FIM.
https://fedemoto.info/ImgFCK/file/2014/Cascos_Carburantes/Cascos2014_RFME.pdf

ANEXO 1.2- / 4.3- Las motocicletas de 4 tiempos deberán estar provistas de una bandeja (bañera) de goteo bajo el motor, que debe tener la capacidad de retener, como mínimo la mitad de la capacidad total los líquidos de lubricación y refrigeración del motor.



REGLAMENT TÈCNIC

Trofeu Català de Resistència Clàssiques 2014

Índex

Art. 1.- CATEGORIES.	1
Art. 2.- VERIFICACIONS PRELIMINARS.	1
Art. 3.- ELEMENTS REEMPLAÇATS.	2
Art. 4.- ELEMENTS D'OBLIGADA INSTAL·LACIÓ.	2
Art. 5.- ELEMENTS RECOMANADA INSTAL·LACIÓ.	3
Art. 6.- DORSALS.	3
Art. 7.- RECAMBI I ACCESORIS PROHIBITS.	4
Art. 8.- ELEMENTS A RETIRAR OBLIGATÒRIAMENT.	4
Art. 9.- RODES I LLANTES.	4
Art. 10.- NORMES DE SOROLL.	4
Art. 11.- VERIFICACIÓ FINAL.	4
Art. 12.- LITIGI.	5
ANNEX 1	6

Art.1.- CATEGORIES.

Les màquines que participen al "Trofeu Català de Resistència Clàssiques 2014" estaran en la seva configuració original.

<i>Categories</i>	<i>Motocicleta fabricades anteriors o entre els anys</i>
Clàssic 250 (250cc 2T - 350cc 4T)	l'any 1980
Clàssic 500 (360cc 2T - 500cc 4T)	l'any 1986
Clàssic 1000 (Sup. 360cc 2T - 1000cc 4T)	l'any 1980
Clàssic 24H (500cc 2T - 1200cc 4T)	anys 1980 - 1986
Clàssic MCR (750cc 4 cilindres - 999cc 2 cilindres)	anys 1987 - 1989

Art.2.- VERIFICACIONS PRELIMINARS.

2.1- Les verificacions tècniques preliminars tindran lloc el mateix dia de la prova o l'anterior.

2.2- Es verificarà que es compleixin amb aquest Reglament Tècnic, el Reglament Particular de la prova corresponent i amb el Reglament Esportiu d'aquest Trofeu Català:

2.2.1 Les mesures de seguretat de les motocicletes.

Es revisaran: el funcionament dels sistemes de posada en marxa i aturada, els precintes, respiradors, safata, els extrems de cúpula, manillars, manetes, estreps, protectors de cadena, pneumàtics, dorsals, etc.

2.2.2 Conformitat històrica de les motocicletes.

En cas de dubte, serà el l'equip qui haurà de demostrar la conformitat de la sevas motocicletes.

2.2.3 L'equipament dels pilots.

Granota de cuir d'una sola peça, tant les botes, guants i la granota hauran d'estar en perfecte estat. El casc estarà degudament homologat amb la identificació del fabricant per a ús esportiu (**Veure Annex 1 - pàg. 6**), la corretja de fixació serà amb el sistema de doble anella i serà model integral.

Tots els pilots estan obligats a presentar el seu equip personal en la verificació tècnica, a petició del Comissaris Tècnics.

Es recomana utilitzar sempre espatllera i proteccions a les granotes.

2.3- Cada equip verificarà un màxim de dues motocicletes, sempre de la mateixa categoria, podent ser de diferent marca, cilindrada o cicle, aquesta segona moto ha de portar a les plaques porta números la lletra "T".

2.4- S'establirà una marca (precinte o pintura) per identificar les motocicletes que han passat la verificació tècnica. Cap moto podrà sortir a pista sense aquest precinte.

2.5- Durant el transcurs de la competició es podran establir d'ofici totes les verificacions que consideri l'Organització. Si hi ha infraccions pel que fa a alguna motocicleta verificada, podrà ser sancionada a criteri del Jurat. Si es trobessin anomalies o deficiències no fonamentals, s'obligarà al equip a solucionar-ho abans de tornar a la cursa.

2.6- Tota motocicleta no presentada a qualsevol verificació tècnica, prevista o designada d'ofici, es considera **EXCLOSA** de la competició.

2.7- Només es proporcionarés un "Transporder" per equip inscrit.

Art.3.- ELEMENTS REEMPLAÇATS.

Si alguna peça ha de ser reemplaçada, ha de ser per similars a la original de l'època. Si es van fer altres canvis a la màquina en la seva configuració original, per exemple: frens de disc, kit de motor..., aquests han d'haver estat creats amb peces corresponents als utilitzats en la seva època i poder-ho justificar documentalment.

Art.4.- ELEMENTS D'OBLIGADA INSTAL·LACIÓ.

4.1- Tots els respiradors del motor i/o desvaporizadors hauran acabar en un recipient de capacitat mínima de 250cc. per a les motos de 2T i 500cc. per a les 4T.

4.2- El respirador del dipòsit, portés una vàlvula que permeti tenir el dipòsit sense pressió però que eviti la sortida de combustible.

4.3- Les motocicletes de 4 temps han d'estar proveïdes d'una safata (banyera) de degoteig sota el motor, que ha de tenir la capacitat de retenir, com a mínim la meitat de la capacitat total dels líquids de lubricació i refrigeració del motor (**Veure Annex 1 - pàg. 6**).

4.4- Tots els taps de drenatge, filtres d'oli, canonades, les tapes, els nivells d'oli del cigonyal i caixa de canvis seran precintats per un filferro estirat en la direcció d'ajust per evitar l'afluixament accidental.

4.5- Totes les motocicletes hauran de substituir el líquid refrigerant per aigua corrent, aigua destil·lada o aigua barrejada amb alcohol etílic.

4.6- És obligatori un interruptor d'aturada en el manillar (als semi manillers sota la pletina superior), l'abast de la mà.

4.7- Els límits de direcció són obligatoris, han d'estar col·locats adequada i fermament de manera que permeti deixar lliure l'espai suficient i segur entre les mans tancades sobre qualsevol dels punys i el dipòsit de la motocicleta, en girar el tren davanter.

4.8- Totes les palanques de fre i embragatge han de tenir una bola de final (mínim 16 mm.).

4.9- Les estreps i semi manillers acabessin en puntes arrodonides.

4.10- Els extrems del manillar han d'estar taponats.

4.11- L'accelerador ha de retornar a la seva posició original quan el pilot deixa anar el puny.

4.12- La bomba de fre ha de ser igual a la motocicleta d'origen o similar.

4.13- Tot el element que sobresurt cap a l'exterior (barilla del fre posterior, tensors de cadena) ha de ser protegits per una mànega de goma.

4.14- Una carcassa metàl·lica ha de cobrir completament la cadena de primària en totes les motocicletes amb caixa separada.

Art.5.- ELEMENTS RECOMANADA INSTAL·LACIÓ.

5.1- Es recomana instal·lar un protector de la cadena amb un gruix mínim de 5mm.

5.2- Es recomana instal·lar escuma "Explosafe" (material ignífug homologat) l'interior del dipòsit de combustible.

Art. 6.- DORSALS.

6.1- Les motocicletes han de disposar de 3 dorsals clarament visibles d'igual nombre i colors, un frontal i els altres dos a cada costat de la motocicleta.

6.2- L'altura dels números ha de ser de com a mínim de 140 mm. i el traç mínim de 20 mm., preferentment de color blanc o negre, contrastant amb el fons que hauran de ser d'un sol color, preferentment negre o blanc i l'espai lliure al voltant de els números ha de ser com a mínim de 25 mm..

6.3- Si és possible no utilitzar nombres de 3 xifres, ni números de difícil identificació.

Art.7.- RECAMBI I ACCESORIS PROHIBITS.

7.1.1- Silenciadors en fibra de carboni o Kevlar..

7.1.2-Forquilla d'un diàmetre no superior a 41 mm., no podent portar regulacions de gas exteriors tant a la davantera com en els amortidors del darrere (pulmons de gas o "antideif"), excepte si estava equipada originalment, els elements substituïts meri ser obligatòriament de models idèntics als de l'època.

7.1.3- Discs de fre flotants i semi-flotants.

7.1.4- Frens de pinces de 4 pistons o més.

7.1.5- Embragatge lliscant.

7.1.6- Bomba de fre radial.

7.1.7- Sistemes d'adquisició de dades.

7.1.8- Sistemes d'injecció.

7.1.9- Sistema de sobrealimentació.

7.2- Llevat que la motocicleta hi estigués equipada d'origen, l'equip ha de demostrar documentalment.

Art.8.- ELEMENTS A RETIRAR OBLIGATÒRIAMENT.

Els següents peces han de ser retirades: cavallets, llums intermitents, retrovisors, plaques de matrícula, estreps del passatger i qualsevol altre element perillós per a la cursa.

En el cas de portar far, aquest haurà d'estar cobert per un material plàstic (vinil).

Art.9.- RODES I LLANTES.

9.1- Els pneumàtics han de ser de turisme o esportius, ratllats d'ús comercial.

Els pneumàtics slicks, slicks ratllats i de pluja no estan permesos.

9.2- L'amplada de les llantes no podrà excedir en més de 0,5 polzades, la mesura que portava en origen el model de la motocicleta i no poden ser de magnesi, llevat que la motocicleta hi estigués equipada d'origen (justificar-ho documentalment).

9.3- Els escalfadors estan permesos exclusivament en el box i pit lane.

Art.10.- NORMES DE SOROLL.

Totes les motocicletes han d'estar disponibles per sotmetre a una inspecció de soroll en qualsevol moment. El nivell sonor màxim permès no podrà ser superior a 110 db/a, amb una tolerància de 3 db/a.

Art.11.- VERIFICACIÓ FINAL.

11.1- Un cop acabada la cursa totes les motocicletes ha de entrar directament al parc tancat, un mínim de 30 minuts o el temps que el Jurat indiqui.

11.2- No dipositar la motocicleta al parc tancat, podrà implicar **L'DESCLASIFICACIÓ** del equip.

11.3- Es verifiquen d'ofici les tres primeres classificades, més les que decideixi el Jurat de la prova.

11.4.1- En el cas de verificació d'ofici o reclamació, la motocicleta objecte de la mateixa podrà ser traslladada al local previst a aquest efecte per l'Organització per a la seva comprovació.

11.4.2- El equip objecte d'una reclamació o d'una verificació d'ofici haurà de posar a disposició dels Comissaris Tècnics els mecànics (màxim dos), com a màxim 30 minuts després de finalitzada la cursa i mitjans oportuns per a procedir a un eventual desmuntatge de la motocicleta.

11.4.3- La negativa a desmuntar, comportarà **L'DESCLASICACIÓ** del equip.

11.5- Les irregularitats comprovades en la verificació final podrà implicar **L'DESCLASICACIÓ** del equip.

Art.12.- LITIGI.

12.1- En cas de dubte, serà el l'equip qui haurà de demostrar la conformitat de la seva motocicleta.

12.2- Els Comissaris Tècnics conjuntament amb el Jurat són els únics jutges per corroborar la conformitat de la motocicleta.

12.3- Totes les motocicletes hauran d'estar preparats d'acord amb els requeriments de seguretat del codi FIM i/o del Reglament Particular de la prova.

12.4- Qualsevol qüestió que se suscita, es resoldrà basant-se en el present Reglament per el Jurat de la prova.

12.5- Qualsevol qüestió i disposició no prevista en els reglaments indicats, podran ser resolt per la Comissió Esportiva Federativa-FCM.

LA FCM ES RESERVA EL DRET DE MODIFICAR AQUEST REGLAMENT I HO NOTIFICARÀ MITJANÇANT ANNEXOS NUMERATS.

ANNEX 1

ANNEX 1.1- La **NORMATIVA DE CASCOS RFME/FCM - 2014**. Marques d'Aprovació Internacional reconegudes. Normativa FIM.
https://fedemoto.info/ImgFCK/file/2014/Cascos_Carburantes/Cascos2014_RFME.pdf

ANNEX 1.2- / 4.3- Les motocicletes de 4 temps han d'estar proveïdes d'una safata (banyera) de degoteig sota el motor, que ha de tenir la capacitat de retenir, com a mínim la meitat de la capacitat total dels líquids de lubricació i refrigeració del motor.

