

REGLAMENTO TÉCNICO

Trofeo Catalán de Velocidad Clásicas 2014

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

<i>Categoría</i>		<i>Motocicletas fabricadas entre los años</i>
Clàssic B	Motos de competición o sport hasta 250 cc (2T) Motos de competición o sport hasta 350 cc (4T)	1945 y 1972
Clàssic C	Motos de competición o sport desde 260 cc hasta 350 cc (2T) Motos de competición o sport desde 360 cc hasta 500 cc (4T)	1945 y 1972
Clàssic D	Motos de competición o sport (2T) Motos de competición o sport (4T)	1973 y 1979
Clàssic 80	Motos de competición o sport (2T) Motos de competición o sport (4T)	1980 y 1986

Categoría Clàssic B y C, según reglamento técnico de la RFME (Copa de España Clásicas 2014), se permiten motos de más de un cilindro y se permiten motos fabricadas en cualquier país.

Art.1.- Si alguna pieza debe ser reemplazada se hará con piezas similares a la original de la época. Si en su configuración original se hicieron otros cambios en la máquina, por ejemplo frenos de disco, kit de motor..., estos deben haber sido creados con piezas correspondientes a las usadas en su época (y poderlo justificar documentalmente).

Art.2.- Todos los respiradores del motor y/o desvaporizadores deben acabar en un recipiente de cantidad mínima de 250 cc. para las motos de 2T, y de 500 cc. para las 4T.

Art.3.- El respiradero del depósito tendrá una válvula que permita tener el depósito sin presión pero que evite la salida de combustible.

Art.4.- Las motocicletas de 4 tiempos deben estar provistas de una bandeja de goteo (bañera) que debe contener la mitad de la lubricación y refrigeración líquida (**Ver Anexo 1 - pág. 6**).

Art.5.- Todos los tapones de drenaje, filtros de aceite, tubos, las tapas y 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.

Art.6.- Todas las motocicletas deben sustituir el líquido refrigerante por agua corriente, agua destilada o agua mezclada con alcohol etílico.

Art.7.- Es obligatorio un interruptor de parada en el manillar. (En los semi-manillares bajo la pletina superior).

Art.8.- Los límites de dirección son obligatorios y deben estar colocados adecuada y firmemente, de modo que permitan dejar libre el espacio suficiente y seguro entre la mano cerrada sobre cualquier de los puntos y el depósito de la moto, al girar el tren delantero.

Art.9.- Todas las palancas de freno y embrague deben tener una bola de final (mínimo 16 mm). El acelerador debe retornar a su posición original cuando el piloto suelte el puño. (No son permitidos los de salida lateral).

Art.10.- Los extremos del manillar deben estar taponados.

Art.11.- Todo elemento que sobresalga hacia el exterior (barras de los frenos posteriores, tensores de cadena,...) debe estar protegido por una manga de goma.

Art.12.- La salida de la caja de cambios estará cubierta por un escudo de metal.

Art.13.- Una carcasa metálica debe cubrir completamente la cadena de primaria en todas las motocicletas con caja separada.

Art.14.- Se recomienda instalar un protector de la cadena de un grosor mínimo de 5mm.

Art.15.- RECAMBIOS Y ACCESORIOS PROHIBIDOS.

- Silenciador en fibra de carbono o Kevlar.

- Horquilla de un diámetro superior a 41mm, excepto si la moto de origen estuviera equipada con una (justificarlo documentalmente). No pueden estar provistas de regulaciones exteriores de gas, tanto en la horquilla delantera como en los amortiguadores posteriores ("pulmones de gas o antideif"), excepto si la moto estaba equipada originalmente con ellos, con la obligación de usar los estrictamente idénticos a los de la época.
- Discos de freno flotantes y semi-flotantes.
- Frenos de pinzas de 4 pistones o más.
- Sistemas de adquisición de datos.
- Sistemas de inyección.
- Sistema de sobrealimentación.
- Depósitos de combustible superiores a los 24 litros.

Art.16.- ELEMENTOS A RETIRAR OBLIGATORIAMENTE.

Los siguientes artículos deben ser eliminados: caballetes, luces intermitentes, espejos, placas de matrícula, estribos del pasajero y cualquier otro elemento peligroso para las carreras.

Art.17.- RUEDAS Y LLANTAS.

Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos, rallados de uso comercial.

Los neumáticos slicks, slicks rallados y de lluvia no están permitidos.

Las medidas de las llantas deben ser las originales o de la época, excepto que la moto estuviera equipada de origen (justificarlo documentalmente).

Los calentadores de neumáticos están permitidos únicamente en el box y pit-lane.

Art.18.- NORMAS DE SONIDO.

Incluso después de los diferentes controles técnicos, todas las motocicletas pueden ser sometidas a una inspección de sonido en cualquier momento. El nivel sonoro máximo permitido no podrá ser superior a 110db/a, con una tolerancia de 3 db/a, durante el transcurso de los entrenamientos o después de la carrera.

Art.19.- SEGUNDA MOTO O MOTO RESERVA.

Se permite siempre que sea verificada y así se indique en las verificaciones administrativas y técnicas, de la misma categoría. Esta segunda moto debe llevar en las placas porta números la letra "T".

Sólo se proporciona un "Transponder" a cada piloto inscrito.

Art.20.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS.

Monos de cuero de una sola pieza. Tanto las botas, guantes como el mono deben 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 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.

Se recomienda usar siempre espaldera y protecciones en los monos.

Art.21.- LITIGIO.

En caso de duda, será el propietario de la máquina quien deberá demostrar la conformidad de su motocicleta.

El Comisario Técnico junto con el Jurado serán los únicos jueces para confirmar la conformidad de la motocicleta.

En todo lo demás, las motocicletas deben estar preparadas de acuerdo a los requerimientos de seguridad del código FIM y/o del reglamento particular de la prueba. Cualquier cuestión que se suscite, será resuelta por el Jurado basándose en el presente Reglamento.

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

Art.22.- VERIFICACIONES TÉCNICAS.

Las Verificaciones Técnicas preliminares es llevarán a cabo el mismo día de la prueba o el anterior.



Se revisarán todos los apartados especificados en el Reglamento Técnico de la convocatoria:

- A-** Las medidas de seguridad de la motocicleta.
- B-** Conformidad histórica de la motocicleta.
- C-** El equipamiento de los pilotos.

El funcionamiento de los sistemas de puesta en marcha y parada, los precintos y especialmente los extremos de cúpula, manillares, manetas, estribos, protectores de cadena, etc.

Cada motocicleta debe llevar mínimo 2 dorsales.

Se establecerá una marca identificativa (precinto o pintura) para identificar las motocicletas que han pasado la Verificación Técnica. Ninguna moto podrá salir a pista sin este precinto.

En el transcurso de la competición se podrán establecer de oficio todas las Verificaciones que considere la Organización. Si alguna motocicleta verificada presentara infracciones, podrá ser sancionada a criterio de los Comisarios Deportivos. Si se encontraran anomalías o deficiencias no fundamentales, se obligará a los participantes a solucionarlas antes de volver a la carrera.

Toda motocicleta no presentada a cualquier Verificación Técnica, prevista o designada de oficio, se considera **EXCLUIDA** de la competición.

Art.23.- VERIFICACIÓN FINAL.

Una vez acabada la carrera y depositadas las motocicletas en el parque cerrado, los Comisarios Técnicos procederán a las pertinentes comprobaciones, ya sean de oficio o como consecuencia de reclamaciones. No depositar la motocicleta en el parque cerrado, implica la **EXCLUSIÓN**. En caso de verificación de oficio o reclamación, la motocicleta objeto de la misma podrá ser trasladada al local previsto a este efecto por la Organización para su comprobación.

El Piloto objeto de una reclamación o de una verificación de oficio está obligado a poner a disposición de los Comisarios Técnicos, como máximo 30 minutos después de finalizada la carrera, los mecánicos y medios oportunos para proceder a un eventual desmontaje de la motocicleta.

Las irregularidades comprobadas en la verificación final podrán implicar la **EXCLUSIÓN**.

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

ANEXO 1

ANEXO 1.1- NORMATIVA DE CASCOS RFME/FCM - 2014. Marcas de Aprobación Internacional reconocidas. Normativa FIM.

https://fedemoto.info/ImgFCK/file/2014/Cascos_Carburantes/Cascos2014_RFME.pdf

ANEXO 1.2- Las motocicletas de 4T. deben estar provistas de una bandeja (bañera) de goteo para contener las posibles fugas de lubricación y/o refrigeración líquida, bajo el motor.



REGLAMENT TÈCNIC

Trofeu Català de Velocitat Clàssiques 2014

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

<i>Categoria</i>		<i>Motocicleta fabricades entre els anys</i>
Clàssic B	Motos de competició o sport fins a 250 cc (2T)	1945 i 1972
	Motos de competició o sport fins a 350 cc (4T)	
Clàssic C	Motos de competició o sport des de 260 cc fins a 350 cc (2T)	1945 i 1972
	Motos de competició o sport des de 360 cc fins a 500 cc (4T)	
Clàssic D	Motos de competició o sport (2T)	1973 i 1979
	Motos de competició o sport (4T)	
Clàssic 80	Motos de competició o sport (2T)	1980 i 1986
	Motos de competició o sport (4T)	

Categoria Clàssic B i C, segons reglament tècnic de la RFME (Copa de España Clásicas 2014), es permeten motos de mes d'un cilindre i es permeten motos fabricades a qualsevol país.

Art.1.- 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.2.- Tots els respiradors del motor i/o desvaporizadors hauran acabar en un recipient de quantitat mínima de 250 cc. Per a les motos de 2T i 500 cc. Per a les 4T.

Art.3.- El respirador del dipòsit, portés una vàlvula que permeti tenir el dipòsit sense pressió però que eviti la sortida de combustible.

Art.4.- Les motocicletes de 4 temps hauran d'estar proveïdes d'una safata (banyera) de degoteig que ha de contenir la meitat de la lubricació i refrigeració líquida (**Veure Annex 1 - pàg. 6**).

Art.5.- Tots els taps de drenatge, filtres d'oli, canonades, les tapes i els nivells d'oli del cigonyal i caixa de canvis seran precintats per un filferro estirat en la direcció d'ajust per evitar l'afluïxament accidental.

Art.6.- Totes les motocicletes hauran de substituir el líquid refrigerant per aigua corrent, aigua destil·lada o aigua barrejada amb alcohol etílic.

Art.7.- És obligatori un interruptor d'aturada en el manillar. (als semi manillars sota la pletina superior).

Art.8.- Els límits de direcció són obligatoris i hauran d'estar col·locats adequada i fermament de manera que permeti deixar lliure l'espai suficient i segur entre la mà tancada sobre qualsevol dels punos i el dipòsit de la moto, en girar el tren davanter.

Art.9.-Totes les palanques de fre i embragatge han de tenir una bola de final (mínim 16 mm). L'accelerador ha de retornar a la seva posició original quan el pilot deixa anar el puny. (No son permesos els de sortida lateral).

Art.10.- Els extrems del manillar han d'estar taponats.

Art.11.- Tot el element que sobresurt cap a l'exterior (barres dels frens posteriors, tensors de cadena) ha de ser protegits per una mànega de goma.

Art.12.- La sortida de la caixa de canvis serà coberta per un escut de metall.

Art.13.- Una carcassa metàl·lica ha de cobrir completament la cadena de primària en totes les motocicletes amb caixa separada.

Art.14.- Es recomana instal·lar un protector de la cadena amb un gruix mínim de 5mm.

Art.15.- RECAMBI I ACCESORIS PROHIBITS.

- Silenciador en fibra de carboni o Kevlar..

- Forquilla d'un diàmetre superior a 41mm, llevat que la moto hi estigués equipada d'origen (justificar-ho documentalment), no podent portar regulacions de gas exteriors, tant a la davantera com en els amortidors del darrere ("pulmons de gas o antideif"), excepte si hi estava equipada originalment, quan té l'obligació d'ús de models estrictament idèntics als de l'època.
- Discs de fre flotants i semi-flotants.
- Frens de pinces de 4 pistons o més.
- Sistemes d'adquisició de dades.
- Sistemes d'injecció.
- Sistema de sobrealimentació.
- Dipòsits de combustible superiors als 24 litres.

Art.16.- ELEMENTS A RETIRAR OBLIGATÒRIAMENT.

Els següents articles han de ser eliminats: cavallets, llums intermitents, miralls, plaques de matrícula, estreps del passatger i qualsevol altre element perillós per a les carreres.

Art.17.- RODES I LLANTES.

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

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

Les mesures de les llantes han de ser les originals o de l'època, llevat que la moto hi estigués equipada d'origen (justificar-ho documentalment).

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

Art.18.- NORMES DE SOROLL.

Fins i tot després dels diferents controls tècnics, totes les motocicletes s'han de sotmetre a una inspecció de soroll en qualsevol moment. El nivell sonor màxim permès no podrà ser superior a 110db/a, amb una tolerància de 3 db/a, durant el transcurs dels entrenaments o després de la cursa.

Art.19.- SEGONA MOTO O MOTO RESERVA.

Es permet sempre que es verifiquin i s'indiqui a les verificacions administratives i tècniques, de la mateixa categoria, aquesta segona moto ha de portar a les plaques porta números la lletra "T".

Només es proporciona un "Transponder" per pilot inscrit.

Art.20.- L'EQUIPAMNET DELS PILOTS.

Granotes 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 l'equip personal en la verificació tècnica, a petició del Comissari Tècnic..

Es recomana utilitzar sempre espatllera i proteccions a les granotes.

Art.21.- LITIGI.

En cas de dubte, serà el propietari de la màquina qui haurà de demostrar la conformitat de la seva motocicleta.

El Comissari Tècnic conjuntament amb el Jurat seran els únics jutges per confirmar la conformitat de la motocicleta.

En tota la resta, 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. Qualsevol qüestió que se suscita, es resoldrà basant-se en el present Reglament per el Jurat.

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

En els altres, totes les motocicletes hauran d'estar preparats d'acord amb els requeriments del codi FIM i/o del reglament particular de la prova.

Art.22.- VERIFICACIONS TÈCNIQUES.

Les Verificacions Tècniques preliminars tindran lloc el mateix dia de la prova o l'anterior.



Es revisaran tots els apartats especificats en el Reglament Tècnic de la convocatòria:

- A-** Les mesures de seguretat de la motocicleta.
- B-** Conformitat històrica de la motocicleta.
- C-** L'equipament dels pilots.

El funcionament dels sistemes de posada en marxa i aturada, els precintes i especialment els extrems de cúpula, manillars, manetes, estreps, protectors de cadena, etc.

Cada motocicleta ha de portar mínim 2 dorsals.

S'establirà una marca identificativa (precinte o pintura) per identificar les motocicletes que han passat la Verificació Tècnica. Cap moto podrà sortir a pista sense aquest precinte.

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 dels Comissaris Esportius. Si es trobessin anomalies o deficiències no fonamentals, s'obligarà als participants a solucionar-ho abans de tornar a la cursa.

Tota motocicleta no presentada a qualsevol Verificació Tècnica, prevista o designada d'ofici, es considera **EXCLOSA** de la competició.

Art.23.- VERIFICACIÓ FINAL.

Un cop acabada la cursa i dipositades les motocicletes al parc tancat, els Comissaris Tècnics procediran a les pertinents comprovacions, ja sigui d'ofici o com a conseqüència de reclamacions. No dipositar la motocicleta al parc tancat, implica la **EXCLUSIÓ**. 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.

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

Les irregularitats comprovades en la verificació final podran implicar la **EXCLUSIÓ**.

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- Les motocicletes de 4T. han d'estar proveïdes d'una safata (banyera) de degoteig per contenir les possibles fuites de lubricació i la refrigeració líquida, sota el motor.

