

REGLAMENTO TÉCNICO

Trofeu Català de Velocitat Clàssiques 2015

Indice:

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

Art.1.- CATEGORÍAS.

Las motos inscritas en el "Trofeu Català de Velocitat Clàssiques 2015" deberán presentarse en su configuración original como:

<i>Categorías</i>	<i>Características</i>	<i>Motocicletas fabricadas entre los años</i>
Clàssic B	Motos de competición o sport hasta 250cc (2T) Motos de competición o sport hasta 350cc (4T)	1945 y 1972
Clàssic C	Motos de competición o sport de 260cc hasta 350cc (2T) Motos de competición o sport de 360cc hasta 500cc (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
Maxi Clàssic	Motos de competición o sport 750cc - 4 cilindros Motos de competición o sport 999cc - 2 cilindros	1987 y 1989

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

Las categorías Clàssic B y C, según reglamento técnico de la RFME (Copa de España Clásicas 2015), se permiten motos de más de un cilindro y se permiten motos fabricadas en cualquier país.

Art.2.- VERIFICACIONES PRELIMINARES.

2.1- Las verificaciones técnicas preliminares, tendrán lugar el mismo día de la prueba o el anterior si así se dispone.

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

2.2.1- Las medidas de seguridad de las motocicletas.

Se revisarán: el correcto funcionamiento de los sistemas de puesta en marcha y parada, los precintos, respiradores, bandeja, los extremos de la 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 quien tendrá que demostrar documentalmente la conformidad de las modificaciones que presenten sus motocicletas. La documentación deberá demostrar que dichas modificaciones fueron aprobadas en los años que se mantuvo la fabricación o participación del modelo en cuestión.

2.2.3- El equipamiento de los pilotos.

Tanto el **mono de cuero de una sola pieza con protecciones**, como las botas y los guantes deberán estar en perfecto estado. Solo se admitirán cascos integrales **debidamente homologados** con la **identificación del fabricante para uso en competición** (Ver en Anexo informativo 1.1 pág. 8), la fijación permitida del casco será mediante **sistema de doble anilla**. Todos los pilotos están obligados a presentar su equipo personal en la verificación técnica, a petición del Comisarios Técnicos.

Se recomienda utilizar siempre espaldera.

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

2.5- Durante el transcurso de la competición se podrán establecer de oficio todas las verificaciones que considere la Organización. Si se detectasen 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.

2.6- 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.

3.1- Si alguna pieza o componente debe ser reemplazado, tendrá que ajustarse a los criterios de la época y reglamento técnico vigente, tanto en materiales, medidas o aspecto.

3.2- Si se hicieran otros cambios en la configuración original de la moto, como:

a/ El motor: Puede sustituirse por otro de la misma marca, modelo y características técnicas.

Todos los motores deben conservar la identificación del fabricante.

Ver tema añadido en ANEXO 1 pág. 7

b/ El basculante: Puede ser modificado o reforzado, nunca reemplazado por otro que altere el material de construcción, su sección, la ubicación de anclajes de suspensión y/o la longitud del mismo o las medidas del paso del ancho rueda.

c/ Frenos de disco: Serán de idéntico diámetro, características y aspecto al de origen. (Art. 7.1.3)

d/ Las pinzas de freno deberán corresponder a la época de la moto no admitiéndose la modificación del número de pistones ni la modificación del sistema de anclaje. (Art. 7.1.4)

e/ Los tubos de escape serán originales o de aspecto parecido al mismo. La zona final será redondeada o de canto romo, con el fin de evitar cortes en caso de accidente. (Art. 7.1.1)

3.3- En todos los casos se ha de salvaguardar el aspecto original de la moto.

3.4- Toda modificación que no se ajuste a los límites fijados en este reglamento, no podrá verificarse positivamente, salvo que el equipo presente documentación de que dicha modificación fuera homologada para tomar parte en alguna competición o campeonato en periodo inferior a 5 años tras la presentación del modelo.

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 de 500cc. para las 4T.

4.2- El respiradero del depósito, dispondrá de una válvula que elimine la sobrepresión de aire 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 para su comprobación y vaciado, que se extraerá en caso de lluvia, por indicación expresa de la Organización. (Ver en Anexo informativo 1.2 pág. 8)

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

4.5- Todas las motocicletas deberán sustituir el líquido refrigerante por agua corriente, agua destilada o agua mezclada con alcohol etílico. No se permitirá el uso de líquido anti congelante.

4.6- Es obligatoria la disposición de interruptor de paro motor en el manillar y/o semi manillares, al alcance de la mano estando esta 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 cerradas, toquen al depósito o el carenado de la moto.

4.8- Todas las palancas de freno y embrague deben tener una bola en su extremo (mínimo 16 mm de diámetro).

4.9- Los 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 lo suelta.

4.12- La bomba de freno debe ser igual o similar a la original. (Art. 7.1.6)

4.13- Todo elemento que sobresalga hacia el exterior (varilla de freno trasero, tensores cadena) debe ser protegidos por una manguera de goma en su extremo.

4.14- Las motos que presenten la transmisión primaria mediante cadena o correa exterior, deberán disponer de una carcasa metálica que cubra completamente dicha cadena o correa.

4.15- Debe instalarse un protector del piñón de la cadena secundaria, de un grosor de como mínimo de 5 mm. (Ver en Anexo informativo 1.3 pág. 9)

Art.5.- ELEMENTOS DE RECOMENDADA INSTALACIÓN.

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

5.2- Se recomienda precintar los tornillos de anclaje de las pinzas de freno para evitar el desatornillado accidental. (Ver en Anexo informativo 1.4 pág. 9)

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

5.4- Se recomienda la no sustitución de piezas indiscriminadamente con el motivo de preservar el carácter histórico de las unidades participantes.

Art. 6.- DORSALES.

6.1- Las motocicletas deben disponer de 3 portadorsales claramente visibles, 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, quedando un espacio libre alrededor de los números, de mínimo de 25 mm.

6.3- No utilizar números de 3 cifras, ni números de difícil identificación.

Art.7.- RECAMBIO Y ACCESORIOS PROHIBIDOS.

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

7.1.2- Las horquillas invertidas.

Ver nuevo texto que pasa al Art.3.2.b en ANEXO 1 pág. 7

7.1.3- Discos de freno flotantes, semi flotantes o de corte floreado.

7.1.4- Pinzas de freno de 4 pistones o más y manetas de profundidad variable.

7.1.5- Embrague deslizante (Antirebote).

7.1.6- Bomba de freno radial no correspondiente a la época.

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.

Las siguientes piezas deben ser retiradas: caballetes, luces intermitentes no integrados, retrovisores, placas de matrícula, estribos del pasajero y cualquier otro elemento peligroso para 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 ancho de las llantas no podrá exceder en más de 1 pulgada la medida que equipaba el modelo de origen. El diámetro total de la llanta no podrá ser inferior o superior en 1 pulgada a la medida que equipaba el modelo de origen. No se permitirá aplicar el aumento de tamaño al ancho y al diámetro de manera simultánea. Esta modificación podrá aplicarse tanto en llanta delantera, como llanta trasera.

9.2.2- Las llantas no pueden ser de magnesio, salvo que la motocicleta así estuviera equipada de origen (justificar documentalmente). En caso de ser de magnesio, deberá justificarse el año de fabricación de las mismas, no pudiendo superarse los 5 años de edad.

9.3- Solo se permitirá el uso de calentadores de ruedas, en el Box y Pit-lane.

9.4- La anchura máxima de neumáticos permitida, será: para el delantero 130 mm y para el trasero 180 mm. **Ver nuevo texto en ANEXO 1 pág. 7**

Art.10.- NORMAS DE RUIDO.

El máximo nivel sonoro permitido, no podrá superar los 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, permaneciendo un mínimo de 30 minutos o superior si el Jurado así lo indicase.

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

11.3- Se verifican de oficio las tres primeras clasificadas, además de 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), no más tarde de 30 minutos después de finalizada la carrera y los medios oportunos para proceder a un eventual desmontaje de la motocicleta.

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

11.5- Las irregularidades comprobadas en la verificación final podrá implicar la **DESCLASIFICACIÓN** 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.

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

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

Art.3- ELEMENTOS REEMPLAZADOS.

3.2- Si se hicieran otros cambios en la configuración original de la moto, como:

a/ El motor: Puede sustituirse por otro de la misma marca, modelo y características técnicas.

Todos los motores deben conservar la identificación del fabricante.

b/ La horquilla no pueden llevar regulaciones de gas exteriores, tanto en la suspensión delantera como en el o los amortiguadores traseros (pulmones de gas o "antidive"), excepto si se demuestra que la versión lo equipara originalmente.

El diámetro de las barras de horquilla no puede ser superior a 43mm, una medida superior solo estará autorizada. En el caso en el que la moto en su estado original se demostrara que la equipaba, en este supuesto (superior a 43mm) esta medida original no se puede aumentar.

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.

c/ El basculante: Puede ser modificado o reforzado, nunca reemplazado por otro que altere el material de construcción, su sección, la ubicación de anclajes de suspensión y/o la longitud del mismo o las medidas del paso del ancho rueda.

d/ Frenos de disco: Serán de idéntico diámetro, características y aspecto al de origen. (Art. 7.1.3)

e/ Las pinzas de freno deberán corresponder a la época de la moto no admitiéndose la modificación del número de pistones ni la modificación del sistema de anclaje. (Art. 7.1.4)

f/ Los tubos de escape serán originales o de aspecto parecido al mismo. La zona final será redondeada o de canto romo, con el fin de evitar cortes en caso de accidente. (Art. 7.1.1)

Art.9.- RUEDAS Y LLANTAS.

9.4- La anchura máxima de neumáticos permitida, será: para el delantero 130 mm y para el trasero 180 mm.

Anexo Informativo

Anexo Informativo 1.1 / 2.2.3- La **NORMATIVA DE CASCOS FCM-2015.**

Marcas de Aprobación Internacional reconocidas. Normativa FIM.

https://fedemoto.info/ImgFCK/file/2015/Cascos_Carburantes/Cascos2015_RFME.pdf

Anexo Informativo 1.2 / 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 para su comprobación y vaciado, que se extraerá en caso de lluvia, por indicación expresa de la Organización.



Anexo Informativo 1.3 / 4.15- Se recomienda instalar un protector del piñón de la cadena secundaria, de un grosor de como mínimo de 5 mm.



Anexo Informativo 1.4 / 5.2- Se recomienda precintar los tornillos de anclaje de las pinzas de freno para evitar el desatornillado accidental.

