

REGLAMENTO TÉCNICO

Trofeu Català de Velocitat Clàssiques 2016

Índice:

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

Art.1.- CATEGORÍAS.

1.1- Las motocicletas que participan en el "Trofeu Català de Velocitat Clàssiques 2016" 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 250cc hasta 380cc 2T Motos de competición o sport de 350cc hasta 500cc 4T	1945 y 1972
Clàssic 70	Motos de competición o sport Sup. 380cc 2T Motos de competición o sport Sup. 500cc hasta 1200cc 4T	1973 y 1979
Clàssic 80**	Motos de competición o sport Sup. 380cc 2T Motos de competición o sport Sup. 500cc hasta 1200cc 4T	1980 y 1986
Maxi Clàssic***	Motos de competición o sport Max. 750cc - 4 cilindros Motos de competición o sport Max. 999cc - 2 cilindros	1987 y 1989

*Las categorías Clàssic B y C, según Reglamento Técnico de la RFME (Copa de España Clásicas 2016), se permiten motos de más de un cilindro y se permiten motos fabricadas en cualquier país. (Ver en Anexo informativo 1.0 pág. 9)

1.2- Puntualizaciones y excepciones: No se admitirán motocicletas derivadas de modelos desarrollados originalmente para especialidades de montaña.

**Las Yamaha RD 350 fabricadas hasta el año 1989 serán admitidas en Clàssic 80.

**Las Suzuki GSXR 750 y 1100 con chasis 1ª serie (sección cuadrada de aluminio) se considerarán Clàssic 80, debiendo equipar llanta delantera de 18" de diámetro y un ancho máximo 3,5". La llanta trasera igualmente conservará las 18" de diámetro, pudiendo ampliar a un máximo 4,5" de garganta. La medida máxima admitida de neumático trasero, será 160 mm.

**Las Yamaha FZ 750 (chasis de hierro, sección cuadrada) serán consideradas Clàssic 80, pudiendo equipar llanta delantera de 17" con un ancho máximo 3,5". La llanta trasera mantendrá las 18" de diámetro, pudiendo ampliar el ancho hasta 4,5". La medida máxima admitida de neumático trasero, será 160 mm.

***Las Yamaha FZR750 chasis Deltabox (2LM) serán consideradas Maxi Clàssic.

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.

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

2.2- Se verificará el cumplimiento de este Reglamento Técnico del Trofeu Català, el de Copa de España Clásicas, el Reglamento Particular de la prueba correspondiente y asimismo el del Reglamento Deportivo de este Trofeu Català:

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, 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 Técnico-MCC está a disposición de los participantes para resolver cualquier consulta o duda al respecto, sus resoluciones serán definitivas e inapelables.

2.2.3- El equipamiento de los pilotos.

Tanto el **mono de cuero será 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. 9), la fijación del casco recomendada es mediante **sistema de doble anilla**.

Se recomienda siempre el uso de **espaldera**.

Todos los pilotos están obligados a presentar su equipo personal en la verificación técnica, a petición del Comisarios Técnicos.

2.3- Cada piloto 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 portanúmeros.

2.4- Se establecerá una marca (adhesivo, 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 detectaran 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 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 material de construcción, medidas, características técnicas y su aspecto exterior, priorizando la imagen clásica de todos los componentes de la motocicleta.

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

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

Los motores deben conservar la identificación original externa de cilindrada, que suelen constar 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.

La horquilla no podrá llevar regulaciones externas no originales. En las categorías Clàssic 80 y Maxi Clàssic está autorizado el uso de cartuchos de gas internos, en este caso las regulaciones deberán estar taponadas

c/ En las categorías Clàssic 80 y Maxi Clàssic está autorizado el cambio de amortiguadores traseros con depósitos de gas separados. Dichos depósitos deberán estar ocultos, salvo que el modelo lo equiparara de origen, en cuyo caso deberán emplazarse en el mismo sitio.

d/ El basculante: Puede ser modificado o reforzado, nunca reemplazado* por otro 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.

Podrán reforzarse, mediante cordón de soldadura, pequeñas cartelas de refuerzo o estructuras de triangulaciones superiores o inferiores.

*En las Yamaha FZ 750 (chasis de hierro de sección cuadrada), se autoriza el cambio de basculante por el de la Yamaha FZR 1000 (2LM), con el fin de poder instalar llanta de 18"x4,5"

e/ Los sistemas de frenos: Serán de características, medidas y aspecto similares a los originales. (Art. 7.1.3)

f/ Las pinzas de freno deberán corresponder a la época de la motocicleta.

No admitiéndose para las categorías Clàssic 500 y 1000 la modificación del número de pistones, ni el sistema de anclaje original. (Art. 7.1.4)

g/ Las bombas de freno, podrán ser sustituidas por bombas radiales, que dispongan de número de referencia en el catálogo comercial del fabricante. No se admitirán bombas radiales dedicadas a la alta competición de campeonatos vigentes.

h/ 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 un incidente. (Art. 7.1.1)

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 moto.

3.4- Toda propuesta de modificación en una motocicleta no prevista en este Reglamento Técnico, deberá ser presentada y documentada al Comité Tècnic-MCC (Ver en Anexo informativo 1.5 pág. 10), en un plazo no inferior a 30 días antes de la primera carrera donde tenga previsto participar, el Comité Tècnic-MCC tiene la potestad definitiva de autorizar o desestimar dicha modificación.

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

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 para su comprobación y vaciado, que se extraerá en caso de lluvia, por indicación expresa de la Organización. Si el paso de los colectores escape impidieran el cierre trasero de la bandeja, se habilitará en el interior un tabique de contención. (Ver fotos en Anexo Informativo 1.2 pág. 9)

4.4- Todos los tornillos y tapones de drenaje, filtros de aceite, tuberías, tapas, 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.

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 anticongelante.**

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- Todas las palancas de freno y embrague deben tener una bola en su extremo (mínimo 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 suelta.

4.12- Todo elemento que sobresalga hacia el exterior (varilla de freno trasero, tensores cadena) debe ser protegidos mediante un trozo de tubo 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- Sólo se proporcionará un "Transponder" por piloto inscrito.

Se verificará la correcta colocación del "Transponder" de manera que no pueda moverse, ni limite el radio de giro de la horquilla o pueda bloquear una rueda durante la marcha. (Ver en Anexo Informativo 1.5 pág. 10)

Art.5.- ELEMENTOS DE RECOMENDADA INSTALACIÓN.

5.1- Se recomienda instalar espuma-musse "Explosafe" (material ignífugo homologado) en el interior del depósito de combustible. (Ver foto en Anexo Informativo 1.3 pág. 10)

5.2- Se recomienda la colocación de estribos rígidos (no plegables). (Ver fotos en Anexo Informativo 1.4 pág. 10)

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 objetivo de preservar el carácter histórico de las motocicletas 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 (carenado o colín).

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 como mínimo de 25 mm, no se admiten números de color reverberante.

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 o convencionales superiores a 43mm.

7.1.3- Discos de freno flotantes, semiflotantes o 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- Sistemas de adquisición de datos.

7.1.8- Sistemas de inyección.

7.1.9- Sistema de sobrealimentación.

7.1.10- Cambios automáticos o semiautomáticos.

7.2- Está totalmente prohibido llevar cámaras de filmación y fotografía, tanto en la motocicleta como cualquier parte del equipamiento del piloto (casco incluido).

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

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 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 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 llanta delantera como en la llanta trasera.

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

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. En el caso de las llantas traseras de 18" se establece el ancho máximo de 160 mm.

Art.10.- MOTOCICLETAS RÉPLICAS Y COMPONENTES ORIGINALES.

10.1.1- Para poder ser considerada como motocicleta Réplica, el concursante (equipo o piloto) deberá solicitar al Comité Tècnic-MCC (Ver en Anexo informativo 1.6 pág. 10), 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-MCC una vez revisada y autenticada la documentación y la motocicleta, tiene la potestad definitiva de homologar o no dicha Réplica.

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, 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, 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.

10.2.1- Un concursante podrá proponer al Comité Tècnic-MCC el uso de un componente **original no modificado** (bastidor, basculante, llanta, horquilla, freno, amortiguaciones, carrocerías, etc.) usado en la época en competición y de características no contempladas en este reglamento o que modifique cualquier propuesta del mismo, para su instalación en una motocicleta igual en marca, modelo, año, conservando el aspecto y características del modelo de referencia que en su día equipaba este componente original.

10.2.2- Dicha propuesta deberá ser presentada en un plazo no inferior a 30 días antes de la primera carrera donde tenga previsto participar, el Comité Tècnic-MCC una vez revisada y autenticada la documentación aportada, el componente original y la motocicleta donde ha sido instalado, tiene la potestad definitiva e inapelable de admitir o no dicha modificación y de ubicar la motocicleta en la categoría que le corresponda.

10.3- La lista de la motocicletas homologadas como Réplicas y de componentes originales admitidos, se publicará en los correspondientes Anexos a este reglamento técnico.

10.4- La admisión de un componente original, solo será efectiva para el concursante que la proponga y para la motocicleta en la que se ha realizado la instalación.

Art.11.- NORMAS DE RUIDO.

El máximo nivel sonoro permitido, no podrá superar los 110 db/a, con una tolerancia de 3 db/a.

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- Se verificarán de oficio las tres primeras clasificadas, además de las que decida el Jurado de la prueba.

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, conllevará la **desclasificación** del equipo.

12.5- 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 suscitara, 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 resuelta por la Comisión Deportiva Federativa-FCM.

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

Anexo Informativo

Anexo Informativo 1.0/1.1- Reglamento Técnico - RFME Copa de España de Velocidad Clásicas 2016

https://fedemoto.info/ImgFCK/file/2016/RFMEVelocidad/Reglamentos/VelocidadClasicas/ReglamentoTecnicoVelocidadClasicas2016_19Ene.pdf

Anexo Informativo 1.1/2.2.3- La **NORMATIVA DE CASCOS FIM-RFME-FCM 2016**. Marcas de Aprobación Internacional reconocidas. Normativa FIM.

https://fedemoto.info/ImgFCK/file/2016/Carburantes_Cascos/Normativa_Cascos2016_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.



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

Anexo Informativo 1.3/5.1- Se recomienda instalar espuma (musse) "Explosafe" (material ignífugo homologado) en el interior del depósito de combustible.



Anexo Informativo 1.4/5.2- Se recomienda que los estribos sean rígidos (no plegables).



Anexo Informativo 1.6/4.15- Colocación correcta del transponder para la toma de tiempos.

http://www.pmbarcelona.com/AMACS/Reglamentos_2016/Normas_Transponder.pdf

Anexo Informativo 1.6/3.4 y 10.1: El contacto con el **Comité Tècnic-MCC** es:

Javier Gil

639 351 351

24Hjaviergil@gmail.com

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".