

REGLAMENT TÈCNIC

Campionat de Catalunya Velocitat Clàssiques 2018

ÍNDIX:

Art. 1.- CATEGORIES.	1
Art. 2.- VERIFICACIONS PRELIMINARS.	2
Art. 3.- ELEMENTS REEMPLAÇATS.	3
Art. 4.- ELEMENTS D'OBLIGADA INSTAL·LACIÓ.	4
Art. 5.- ELEMENTS DE RECOMENADA INSTAL·LACIÓ.	5
Art. 6.- DORSALS.	5
Art. 7.- RECANVIS I ACCESORIS PROHIBITS.	5
Art. 8.- ELEMENTS A RETIRAR OBLIGATÒRIAMENT.	6
Art. 9.- RODES I LLANDES.	6
Art. 10.- MOTOCICLETES RÈPLIQUES.	7
Art. 11.- NORMES DE SOROLL.	7
Art. 12.- VERIFICACIÓ FINAL.	7
Art. 13.- LITIGI.	8
Annexos Tècnics Velocitat.	9/10
Annexos Informatius.	11/12

Art.1.- CATEGORIES.

1.1- Les motocicletes que participen en el Campionat de Catalunya Velocitat Clàssiques 2018 hauran de presentar-se a la seva configuració original com a:

<i>Categories</i>	<i>Característiques</i>	<i>Motocicletes fabricades entre els anys</i>
Clàssic B*	Motos de competició o sport fins a 250cc 2T Motos de competició o sport fins a 350cc 4T	1945 i 1972
Clàssic C*	Motos de competició o sport de 251cc fins a 380cc 2T Motos de competició o sport de 351cc fins a 500cc 4T Motos de competició o sport Sup. 180cc fins 380cc 2T Motos de competició o sport Sup. 351cc fins 500cc 4T Entre 1973/82 en tots els casos amb refrigeració per aire	1945 i 1972
Clàssic 70	Motos de competició o sport Sup. 381cc 2T Motos de competició o sport Sup. 501cc hasta 1200cc 4T	1945 i 1979
Clàssic 80	Motos de competició o sport Sup. 381cc 2T Motos de competició o sport Sup. 501cc fins a 1200cc 4T Copa RD 350 per carrera.	1980 i 1986
Maxi Clàssic	Motos de competició o sport Max. 750cc - 4 cilindres Motos de competició o sport Max. 999cc - 2 cilindres	1987 i 1989

*Les categories Clàssic B i C, es permeten motos de més d'un cilindre i es permeten motos fabricades a qualsevol país.

1.2- No s'admetran motocicletes derivades de models desenvolupats originalment per especialitats de muntanya.

Art.2.- VERIFICACIONS PRELIMINARS.

2.1- Les verificacions tècniques preliminars, tindran lloc el mateix dia de la prova o l'anterior si així es disposa.

2.1.2- Tota motocicleta inscrita haurà d'estar preparada per passar verificació tècnica, havent d'estar desmuntats tots els elements de carrosseria o precintes que impedeixin l'accés a verificar: els precintes dels cargols i taps de drenatge, l' accés al filtre de l'oli , tap d'ompliment del radiador o qualsevol altre element a verificar.

2.2- Es verificarà el compliment d'aquest Reglament Tècnic i així mateix el del Reglament Esportiu d'aquest Campionat de Catalunya:

2.2.1- Les mesures de seguretat de les motocicletes.

Es revisarà el correcte funcionament dels sistemes d'engegada i parada, els precintes, respiradors, safata, els extrems de la cúpula, manillars, manetes, estreps, protector de cadena, pneumàtics, dorsals, escuma (mousse), etc.

2.2.2- La conformitat històrica de les motocicletes.

En cas de dubte, serà el participant qui haurà de demostrar documentalment la conformitat de la motocicleta o les modificacions efectuades. El Comitè Tècnic Clàssiques resta a disposició dels participants per resoldre qualsevol consulta o dubte al respecte, les seves resolucions seran definitives i inapel·lables.

2.2.3- L'equipament dels pilots:

2.2.3.1- Tant la granota de cuir, que serà d'una sola peça amb proteccions, les botes i els guants hauran d'estar en perfecte estat.

2.2.3.2- Només s'admetran **cascos integrals degudament homologats** amb la **identificació del fabricant perfectament llegible** (veure Annex informatiu 1.1 pàg. 11), la fixació del casc especialment recomenada és mitjançant **sistema de doble anella**.

2.2.3.3- Es recomana sempre l'ús d'espallera.

2.2.3.4- Tots els pilots estan obligats a presentar el seu equipament personal a la verificació tècnica, a petició dels Comissaris Tècnics.

2.3- Cada pilot verificarà un màxim de dos motocicletes, sempre de la mateixa categoria, podent ser de diferent marca, cilindrada, número de cilindres o cicle. La segona moto haurà de portar la lletra "**T**" als espais porta-números.

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

2.5- Durant el transcurs de la competició es podran establir d'ofici totes les verificacions que consideri l'Organització. Si es detectés infraccions en alguna motocicleta verificada, el jurat podrà sancionar l'equip. Si es trobessin anomalies o deficiències no fonamentals, s'obligarà a l'equip a solucionar-ho abans de tornar a la carrera.

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

Art.3.- ELEMENTS REEMPLAÇATS.

3.1- Tots els elements reemplaçats hauran de ser d'aspecte i característiques similars als elements originals, tant en la seva funcionalitat, com en el seu material de construcció, mesures, característiques tècniques i el seu aspecte exterior, prioritzant la imatge clàssica i originals de tots els components de la motocicleta.

3.2- Si es fessin altres canvis en la configuració original de la moto, com els següents:

a/ El motor pot substituir-se per un altre que correspongui a la mateixa categoria, marca, característiques tècniques, cilindrada original, materials, etc. Els motors han de conservar la identificació original externa de cilindrada, que sol constar en el bloc de cilindres.

b/ Les forquilles han de ser convencionals i correspondre a l'època com originals o rèpliques. Les barres no podran superar els 43 mm de diàmetre. La forquilla no podrà portar regulacions externes no originals. En les categories Clàssic 80 i Maxi Clàssic està autoritzat l'ús de cartutxos de gas interns, en aquest cas les regulacions hauran d'estar taponades.

c/ En les categories Clàssic 80 i Maxi Clàssic està autoritzat el canvi d'amortidors posteriors amb dipòsits de gas separats. Aquests dipòsits hauran d'estar ocults, excepte que el model ja ho equipès d'origen, i en aquest cas hauran de ser emplaçats en el mateix lloc.

d/ El basculant: Pot ser modificat o reforçat, mai reemplaçat per un altre que alteri el material de construcció, la seva secció, la ubicació de l'anclatge o anclatges de l'amortiguació, la longitud total del mateix, la mida entre eixos (atenent al marge de tensat de cadena) o les mides internes corresponents al pas de roda.

Podran ser reforçats, mitjançant cordó de soldadura, petites "cartelas" de reforç o estructures de triangulacions superiors o inferiors.

e/ Els sistemes de frens i els seus components: Seran de característiques mides i aspecte similars als originals. (Art. 7.1.3)

f/ Les pinces de fre han de correspondre a l'època de la motocicleta.

No admetent-se per la categoria Clàssic 70 la modificació del número de pistons, ni del sistema d'anclaje original. (Art. 7.1.4)

g/ Les bombes de fre, podran ser substituïdes per bombes radials, que disposin de número de referència en el catàleg comercial del fabricant. No s'admetran bombes radials dedicades a l'alta competició de campionats vigents.

h/ Els tubs d'escapament seran originals o d'aspecte semblant a l'original. La zona final serà arrodonida o de cant rodó, amb la finalitat d'evitar talls en cas d'accident. (Art. 7.1.1)

i / Els radiadors podran ser substituïts per altres de similars als originals, de l a mateixa aspecte i forma, d'una mida no superior al 20% de l'original i sempre en acabat en negre.

3.3- Tots els elements substituïts han de ser obligatoriament d'ídèntiques característiques o similars a l'element original, tant en la seva funcionalitat, com en el material de construcció, mides i el seu aspecte exterior.

En tots els casos s'ha de salvaguardar l'aspecte original i clàssic de la moto.

3.4- Tota proposta de modificació en una motocicleta no prevista en aquest Reglament Tècnic, haurà de ser presentada i documentada al Comitè Tècnic Clàssiques (Veure Annex informatiu 1.7 pàg. 12), en un termini no inferior a 30 dies abans de la primera carrera on tingui previst participar, el Comitè Tècnic Clàssiques té la potestat definitiva d'autoritzar o desestimar aquesta modificació.

3.5- Tota modificació considerada essencial pel Comitè Tècnic Clàssiques, podrà comportar la no inclusió de la motocicleta en la competició o el canvi de categoria.

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

4.1- Tots els respiradors del motor i/o desvaporitzadors hauran d'acabar en un recipient amb capacitat mínima de 250cc per motos de 2T i de 500cc per les 4T.

4.2- El respirador del dipòsit, dispondrà d'una vàlvula que elimini la sobrepressió a l'interior del dipòsit, impeding la sortida del combustible.

4.3- Les motocicletes de 4 temps, han d'estar proveïdes d'una safata (banyera) de degoteig sota el motor, amb capacitat suficient per a retenir tots els líquids que tinguin el seu origen en possibles fuites del motor i els seus components. Aquesta capacitat serà com a mínim, la meitat de la capacitat total dels líquids de lubricació i refrigeració del motor. La safata ha de tenir un tap de drenatge per la seva comprovació i buidatge, que s'extraurà en cas de pluja, per indicació expressa de l'Organització. Si el pas dels col·lectors d'escapament impedis el tancament posterior de la safata, s'habilitarà en el seu interior un tabic de contenció. (Veure fotos en Annex Informatiu 1.2 pàg. 11)

4.4- Tots els cargols i taps de drenatge, filtres d'oli, canonades, els nivells d'oli del motor i caixa de canvis, els cargols d'anclatge de les pinces de fre, seran precintats mitjançant brides metàl·liques i/o per un filferro que subjecti la peça a contra rosca.

4.5- No es permetrà l'ús de líquid anticongelant. Totes les motocicletes hauran de substituir el líquid refrigerant per aigua corrent, aigua destil·lada, aigua barrejada amb alcohol etílic o productes especialment homologats per al seu ús en competició (aportar documentació de la seva homologació).

4.6- És obligatòria la disposició de l'interruptor d'aturada de motor en el manillar i/o semimanillars, a l'abast de la mà estant aquesta sobre la seva empenyadura.

4.7- Els topalls de direcció són obligatoris, havent d'estar fermament col·locats i permetent el gir màxim de la direcció, sense que les mans del pilot quedin atrapades contra el dipòsit o contra el carenat de la moto.

4.8- Totes les palanques de fre i embragatge han de tenir una bola en el seu extrem (mínim 16 mm de diàmetre).

4.9- Els estreps i semimanillars acabaran 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 el deixi anar.

4.12- Tot element que sobresurti cap a l'exterior (vareta de fre posterior, tensors de la cadena) ha d'estar protegit mitjançant un tros de tub de goma que sobrepassi lleugerament l' extrem.

4.13- Les motos que disposin de cadena o corretja de transmissió primària exterior, hauran de disposar d'una carcassa metàl·lica que cobreixi completament aquesta cadena o corretja.

4.14- El pinyó d'atac que engrana amb la corresponent cadena de transmissió secundària, haurà d'estar cobert amb la seva tapa original i en el seu defecte, s'instal·larà un protector de 3 mm d'espessor, que impedeixi l'accés directe.

4.15- Només es proporcionarà un "Transponder" per pilot inscrit.

Es verificarà la correcta col·locació del "Transponder" de manera que no pugui moure's, no limiti el radi de gir de la forquilla o pugui bloquejar una roda durant la marxa. (Veure Annex Informatiu 1.6 pàg. 12)

4.16- És obligatori instal·lar, a l'interior del dipòsit de benzina, escuma (musse) "Explosafe" material ignífug o homologat, (Veure foto en Annex Informatiu 1.3 pàg. 12), es recomana col·locar un mínim de 2 unitats.

4.17- És obligatori la col·locació d'estreps rígids, no plegables, (Veure fotos Annex Informatiu 1.4 pàg. 12).

Art.5.- ELEMENTS DE RECOMENADA INSTAL·LACIÓ.

5.1- Es recomana l'ús de bateries de gel hermètiques, amb la finalitat d'evitar fuites d'àcid i evitar corrosions i cremades .

5.2- Es recomana la no substitució de peces indiscriminadament amb l'objectiu de preservar el caràcter històric de les motocicletes participants.

Art. 6.- DORSALS.

6.1- Les motocicletes han de disposar de 3 espais porta-dorsals clarament visibles, un frontal i els altres dos a cada costat de la motocicleta (carenat o colí).

6.2- L'altura dels números ha de ser almenys de 140 mm i un traç mínim de 20 mm (a ser possible, preferentment de color blanc o negre, contrastant amb el fons que haurà de ser d'un sol color, preferentment negre o blanc, quedant un espai lliure al voltant dels números de com a mínim de 25 mm, no s'admeten números de color reverberant.

6.3- No utilitzar números de 3 xifres, ni números que pel seu disseny siguin de difícil identificació.

Art.7.- RECANVI I ACCESORIS PROHIBITS.

7.1.1- Components de carrosseria, motor, xassís, basculant, suspensions, silenciadors, etc. en material de fibra de carboni o Kevlar.

7.1.2- Les forquilles invertides o convencionals superiors a 43mm.

7.1.3- Discos de fre flotants o semi-flotants (si no ho disposa el model d'origen), de tall florejat.

7.1.4- Pinces de fre de 4 pistons que no corresponguin a l'època, no s'admeten pinces de més de 4 pistons, ni mecanitzades monobloc.

7.1.5- Manetes plegables o de profunditat variable.

7.1.6- Embragatge lliscant (anti-rebot).

7.1.7- Sistemes d'adquisició de dades.

7.1.8- Sistemes d'injecció (Veure excepcions en Annex Tècnic 1.10/11 pàgs. 10/11).

7.1.9- Sistema de sobrealimentació.

7.1.10- Canvis automàtics o semiautomàtics.

7.2- Està totalment prohibit portar càmeres de filmació i fotografia, instal·lades a qualsevol part de l'equipament del pilot (casc inclòs), es verificarà la col·locació de les càmeres a la motocicleta pel Comité Tècnic Clàssiques, amb la finalitat de garantir la seguretat del pilot.

7.3- En el cas que alguna motocicleta equipés en origen qualsevol dels elements específicament prohibits, serà l'equip qui haurà de demostrar documentalment al Comité Tècnic-MCC la seva procedència i originalitat.

Art.8.- ELEMENTS A RETIRAR OBLIGATÒRIAMENT.

Les següents peces han de ser retirades: tot tipus de cavallets, llums intermitents no integrades, retrovisors, plaques de matrícula, estreps del passatger i qualsevol altre element perillós per a la carrera.

En el cas de portar far, s'haurà de cobrir per un material plàstic (vinil) de manera que la seva ruptura impedeixi la dispersió de cristalls a pista.

Art.9.- RODES I LLANDES.

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.

9.2.1- El diàmetre o l'amplària de la llanda no podrà ser inferior o superior en una polzada total a la mida que equipava el model d'origen. No es permetrà aplicar l'augment o la disminució de tamany a l'ample o al diàmetre de manera simultània. Aquesta modificació podrà aplicar-se tant a la llanda davantera com a la llanda posterior (veure diverses excepcions a l'Annex 1 pàgs. 9/10)

9.2.2- Les llandes no poden ser de magnesi, excepte que la motocicleta així estigués equipada en origen (justificar documentalment). En aquest cas s'haurà de justificar l'any de fabricació de les mateixes, no podent superar els 5 anys.

9.3- Només es permetrà l'ús d'escalfadors de rodes en el Box i Pit-lane.

9.4- L'amplada màxima de pneumàtics permesa serà: per al davanter 130 mm i per al posterior 180 mm. En el cas de les llandes posteriors de 18" polzades s'establirà l'amplada màxima de 160 mm.

Art.10.- MOTOCICLETES RÈPLIQUES.

10.1.1- Per a poder ser considerada com a motocicleta Rèplica, el participant (equip o pilot) haurà de sol·licitar al Comitè Tècnic Clàssiques (Veure Annex Informatiu 1.7 pàg. 12), una proposta d'homologació d'una o varies (sèrie) motocicletes completes, aquesta proposta haurà de ser plenament documentada.

Un cop admesa la proposta, el concursant presentarà la motocicleta acabada, en un termini no inferior a 30 dies abans de la primera carrera on tingui previst participar, el Comitè Tècnic Clàssiques un cop revisada i autenticada la documentació i la motocicleta, té la potestat definitiva d'homologar o no aquesta Rèplica i d'ubicar-la en la categoria que li correspongui.

10.1.2- La unitat a replicar haurà de basar-se en una motocicleta d'esport o competició, construïda entre els anys 1945 a 1989, no s'admetran models desenvolupats originalment per especialitats de muntanya.

El nivell de rèplica haurà d'ajustar-se en un alt percentatge al model de referència, conservant les mides morfològiques, la cilindrada màxima permesa a la seva categoria, la tipologia i les característiques del motor, el sistema de tracció, el sistema de fre, mides i tipus de llandes, sistema d'amortiguació posterior, forquilla davantera, manillars, instrumentació, dipòsit, colí, carenat, etc.

Haurà de construir-se, a ser possible amb els mateixos materials i mesures, així com mantenir la imatge i acabats de l' original.

Es reproduirà l'aplicació dels colors, plaques, dorsals i publicitat que en el seu dia va portar l'unitat a replicar.

10.2- La llista de les motocicletes homologades com a Rèpliques es publiquen en el corresponent Annex 2 d'aquest Reglament Tècnic pàg. 10.

Art.11.- NORMES DE SOROLL.

El màxim nivell sonor permès no podrà superar els 110 db/a, amb una tolerància de 3 db/a.

Art.12.- VERIFICACIÓ FINAL.

12.1- Un cop acabada la carrera, totes les motocicletes hauran d'entrar directament al parc tancat, romanent un mínim de 30 minuts o superior si el Jurat així ho indiqués.

12.2- No dipositar la motocicleta en el parc tancat, podrà implicar la **desclassificació** de l'equip.

12.3- Si el Jurat de la prova ho considera oportú, es verificaran d'ofici les tres primeres classificades per categoria, a més de les que decideixi el Jurat.

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

12.4.2- L'equip objete d'una reclamació o d'una verificació d'oficio haurà de posar a disposició dels Comissaris Tècnics els mecànics (màxim dos), no més tard de 30 minuts després de finalitzada la carrera i els mitjans oportuns per a procedir a un eventual desmuntatge de la motocicleta.

12.4.3- La negativa a desmuntar, portarà a la **desclassificació** de l'equip.

12.5- Les irregularitats comprovades en la verificació final podran implicar la **desclassificació** de l'equip.

Art.13.- LITIGI.

13.1- En cas de dubte, serà l'equip qui hagi de demostrar la conformitat de la seva motocicleta.

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

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

13.4- Qualsevol qüestió que suscités, es resoldrà basant-se en el present Reglament pel Jurat de la prova.

13.5- Qualsevol qüestió i disposició no prevista en els reglaments indicats, podrà ser resolta per la Comissió Esportiva Federativa-FCM.

13.6- Tot allò que no estigui autoritzat i precisat en aquest reglament, està totalment prohibit.

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

LA VERSIÓ EN CATALÀ D'AQUEST REGLAMENT, SERÀ CONSIDERADA A TOTS ELS EFECTES COM "LA VERSIÓ OFICIAL".

Annexos Tècnics Velocitat

Annex 1.- Excepcions i puntualitzacions:

A.1.0.1- En les categories Clàssic B i C, es permeten motocicletes de més d'un cilindre i es permeten motos fabricades a qualsevol país.

A.1.1.1- Les **Yamaha RD350 - Copa RD** fabricades fins l'any 1989 ("Japoneses" i "Brasileres") seran admeses en Clàssic 80, no s'admeten les denominacions de xassís 1WT i motor 2UA, corresponents als anys 90.

A.1.1.2- Les **Suzuki GSXR 750** i **1100** amb xassís 1^a sèrie (secció quadrada d'alumini) seran considerades Clàssic 80, havent d'equipar llanda davantera de 18" polzades de diàmetre i màxim 3,5" polzades d'amplada. La llanda posterior igualment conservarà les 18" polzades de diàmetre, podent ampliar a un màxim 4,5" polzades de "garganta". La mida màxima admesa de pneumàtic posterior serà 160 mm.

A.1.1.3- Les **Yamaha FZ 750** (xassís de ferro, secció quadrada) seran considerades Clàssic 80, podent equipar llanda davantera de 17" polzades, amb una amplària màxima de 3,5". La llanda posterior mantindrà les 18" polzades de diàmetre, podent ampliar l'amplària fins a 4,5" polzades. La mida màxima admesa de pneumàtic posterior, serà 160 mm. S'autoritza en aquest model el canvi del basculant pel de la Yamaha FZR 1000 (2LM), amb la finalitat de poder instal·lar llanda de 18"x4,5" polzades.

A.1.1.4- Les **Yamaha FZR 750** xassís Deltabox (2LM) seran considerades Maxi Clàssic.

A.1.1.5- Les **Honda CBR 600 F** només seran admeses les denominacions de fàbrica PC 19 (1987) i PC23 (1988-1989). El colí autoritzat per 2018 és l'original corresponents als models PC19 i PC23 en versió original o replica, les CBR de pilots o equips de nova incorporació en 2018, han de portar aquests colines des de la seva primera participació, els pilots o equips que han participat amb aquesta motos a les temporades anteriors i que equipen el colí de la PC25, hauran de canviar el colí pel model esmentat i com a molt haurà d'estar instal·lat abans de les últimes carreres de la temporada 2018.. El conjunt forquilla, llanda i sistema de frens (disc rígid) de la PC25 està autoritzat.

A.1.1.6- La **Yamaha FZR 600**, només la primera versió d'aquest model (basculant recte, llanda posterior 18"x3,50" polzades i carenat amb 2 fars incrustats), corresponent a 1989, està autoritzada la seva participació, la llanda posterior de 18"/4" polzades i les pinces de fre de quatre pistons corresponent a la segona versió 1990, estan autoritzades.

A.1.1.7- En la primera versió de la **Kawasaki ZXR 750 H1** corresponent a 1989, està autoritzat el canvi del motor, pel de la versió H2 de 1990 i el canvi del radiador original, per un de major tamany.

A.1.1.8- Les **Moto Guzzi V65 I/II** corresponents a 1982, seran considerades Clàssic 70.

A.1.1.9- La **Ducati Pantah 600SL** i **650SL** corresponents als primers anys dels 80, seran considerades Clàssic 70.

A.1.1.10- Les **BMW K75/K75C/K75S/K75SA** amb injecció electrònica, seran considerades Clàssic 80, el fre de disc posterior i la llanda posterior de 17" polzades amb pals en "Y", estan autoritzades, les llandes de tres pals i el sistema paralever, no estan autoritzats.

A.1.1.11- Les **BMW K100/K100RS** amb injecció electrònica, seran considerades Clàssic 80, les versions K100RT (en general), les llandes de tres pals, el sistema paralever i les versions K100RS amb ABS o 16V, no estan autoritzades.

A.1.1.12- Només les **Honda VFR 400R** de 1986 amb basculant de doble braç, poden participar en Clàssic 80, la resta de versions d'aquest model amb basculant monobraç i fins 1989 seran considerades Maxi Clàssic.

A.1.1.13- La **Kawasaki ZXR 400** de 1989, no podrà participar amb la forquilla original invertida, havent de ser substituïda per una convencional de l'època, aquesta versió de Kawasaki és considerada Maxi Clàssic.

A.1.1.14- Les **Yamaha FR 400N** o **FR 400R** (xassís de ferro, secció quadrada) seran considerades Clàssic 80, les **Yamaha FZR 400 Genesis**, **FZR 400R** i la **FZR 400R-SP** (xassís alumini Deltabox), fins a 1989 seran considerades Maxi Clàssic.

A.1.1.15- En la categoria **Clàssic C**, s'admeten motocicletes de competició o esport de 180cc fins 380cc 2T i de 351cc fins 500cc per a les 4T, compreses enter els anys 1973 a 1982, en tots els casos amb refrigeració per aire .

Exemples de models: **Derbi 2002**, **Morini 350 - 500 Sport**, **Sanglas Yamaha 400**, **Yamaha XS 400**, **Laverda 500**, **MV Agusta 350**, **Benelli - Motobi 250**, **Ducati Vento**, **350**, **500 Twin**, **500 Desmo**, **Susuki GS 500**, **Kawasaki KZ 400**, **Honda CB 350-500**, etc.

A.1.1.16- **Yamaha TZR 250** 1987 a 1989 participen en la categoria Maxi Clàssic.

A.1.1.17- Les **Honda VFR 750 F** amb basculant en "U", en la categoria en Maxi Clàssic, podrà utilitzar la llanda del darrere en 18" com en 17" polzades.

Annex 2.- Rèpliques:

A.2.1- Llista de motocicletes homologades:

A.2.1.1- Suzuki GSXR 750 RK de 1989.

A.2.1.2- AJR 350, basada en la Bultaco TSS 350 i participant en la categoria Clàssic C.

A.2.1.3- Moto Guzzi VSR 1100, basada de la Moto Guzzi Le Mans 3, participant en la categoria Clàssic 80.

A.2.1.4- Suzuki Harris, basada en les diferents versions amb motor Suzuki, fabricades per Harris Performance i construïdes en la primera meitat dels anys 80, participant en la categoria Clàssic 80.

A.2.1.5- Ducati TT1/2 Harris, basada en les diferents versions de Ducati en la primera meitat dels anys 80 i amb base de motor Ducati 750, participant en la categoria Clàssic 80.

Annexos Informatius

Annex Informatiu 1.0/1.1- Reglamento Técnico - RFME Copa de España de Velocidad Clásicas 2018

https://fedemoto.info/ImgFCK/file/2018/Velocidad_Clasicas/ReglamentoTecnicoVelocidadClasicas2018_15febrero.pdf

Annex Informatiu 1.1/2.2.3.2- La **NORMATIVA DE CASCOS FIM-RFME-FCM 2018**. Marques d' Aprobació Internacional reconegudes. Normativa FIM.

https://fedemoto.info/ImgFCK/file/2018/Cascos_Carburantes18/Normativa_Cascos2018_RFME.pdf

Annex Informatiu 1.2/4.3- Les motocicletes de 4 temps hauran d'estar proveïdes d'una safata (banyera) de degoteig sota el motor, amb capacitat suficient per a retenir tots els líquids que tinguin el seu origen en possibles fuites del motor i els seus components. Aquesta capacitat ha de tenir com a mínim, la meitat de la capacitat total dels líquids de lubricació i refrigeració del motor. La safata haurà d'estar proveïda d'un tap de drenatge per la seva comprovació i buidatge, que s'extraurà en cas de pluja, per indicació expressa de l'Organització.



Si el pas dels col·lectors escapament impedis el tancament posterior de la safata, s'habilitarà a l'interior un tabic de contenció. (foto 5)

Annex Informatiu 1.3/4.6- És obligatori instal·lar a l'interior del dipòsit de benzina, escuma (musse) "Explosafe" (material ignífug homologat).



Annex Informatiu 1.4/4.17- És obligatori l'ús d'estreps rígids (no plegables).



Annex Informatiu 1.6/4.15- Col·locació correcta del transponder per a la medició de temps.

http://www.pmbarcelona.com/AMACS/Reglamentos_2018/Normas_Transponder.pdf

Annex Informatiu 1.7/3.4 y 10.1.1: El contacte amb el **Comitè Tècnic Clàssiques** és:

classiques@fcm.cat

Javier Gil
639 351 351