

## REGLAMENT TÈCNIC

### Copa Catalana Resistència Clàssiques 2019

#### Índex:

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

#### **Art.1.- CATEGORIES.**

**1.1-** Les motocicletes que participen en la Copa Catalana Resistència Clàssiques 2019 s'hauran de presentar en la seva configuració original com a:

<i><b>Categories i Característiques</b></i>	<i><b>Motocicletes fabricades fins o entre els anys</b></i>
<b>Clàssic 500</b> Sup. 350cc 2T / 400cc 4T Max. 420cc 2T / 500cc 4T	l'any 1986
<b>Clàssic 1000</b> Sup. 421cc 2T i 501cc fins 1200cc 4T	l'any 1979
<b>Clàssic 24H</b> Sup. 421cc 2T i 501cc fins 1200cc 4T	anys 1980 - 1986
<b>Clàssic SSP</b> Max. 600cc 4 cilindres - 4T / 500cc 2T 650cc 2 cilindres - 4T	anys 1987 - 1989
<b>Clàssic SBK</b> Max. 750cc 4 cilindres / 999cc 2 cilindres	

**1.2-** Nos'admetran motocicletes derivades de models desenvolupats originalment per a especialitats de muntanya

#### **Art.2.- VERIFICACIONS PRELIMINARS.**

**2.1.1-** Les verificacions tècniques preliminars, tindran lloc el mateix dia de la prova i l'anterior a la tarda, si així es disposa.

**2.1.2-** Tota motocicleta inscrita haurà d'estar preparada per a 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 d'oli, tap d'omplir el radiador o qualsevol altre element a verificar, ha d'estar col·locat.

**2.2-** Es verificarà el compliment d'aquest Reglament Tècnic de la Copa Catalana, del Reglament Particular de la prova corresponent i també el del Reglament Esportiu d'aquesta Copa Catalana:

**2.2.1- Les mides de seguretat de les motocicletes:**

Es revisarà el correcte funcionament dels sistemes de posada en en marxa i parada, els precintes, respiradors, safata, els extrems de la cúpula, manillars, manetes, estreps, protector de cadena, pneumàtics, dorsals, etc.

**2.2.2- La conformitat històrica de les motocicletes:**

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

**2.2.3- Equipament dels pilots:**

**2.2.3.1-** Tant la granota de cuir, que serà d'una sola peça amb proteccions, com 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 legible (veure Annex informatiu 1.1 pàg. 12), la fixació del casc especialment recomanada 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 en la verificació tècnica, a petició dels Comissaris Tècnics.

**2.3-** Cada equip verificarà un màxim de dues motocicletes, sempre de la mateixa categoria, que poden ser de diferent marca, cilindrada, número de cilindres o cicle. La segona moto ha de portar la lletra "**T**" en els espais porta-números.

**2.4-** S'establiran unes marques (adhesiu, precinte o pintura) per a identificar les motocicletes i els seus elements que han passat la verificació tècnica. Cap motocicleta podrà sortir a pista sense aquests distintius.

**2.5.1- Repostatge de carburant:** (Veure la versió completa en l'Art. 2.5 del Reglament Tècnic): Les operacions de repostatge de benzina han de realitzar a la zona indicada per l'Organització, habitualment davant del box o en la seva zona de treball corresponent.

**2.5.2-** La reserva màxima de combustible permesa per equip al seu box o zona de treball, és de 72 litres (inclòs el carburant emmagatzemat al tanc de repostatge).

**2.5.3-** A l'arribada de la motocicleta per realitzar l'operació de proveïment, el motor estarà sempre parat i la moto sobre un cavallet o suport. El pilot sota cap concepte romandrà sobre la motocicleta.

**2.5.4-** La motocicleta ha de disposar d'un sol dipòsit de combustible i una sola boca d'ompliment amb tap o vàlvula de càrrega, la capacitat màxima, no serà superior a 24 litres.

**2.5.5-** La gasolina es transvasarà entre el tanc repostatge i el dipòsit de la motocicleta, utilitzat únicament la força de la gravetat, no s'autoritza cap sistema de pressió.

**2.5.6-** És obligatori l'ús d'un tanc d'ompliment de gasolina (Jerrycan) autònom o sobre una torreta, comercial o de fabricació pròpia.

**2.5.7-** El tanc d'ompliment de carburant ha de ser un dipòsit en material plàstic o metàl·lic, tancat, amb un tap d'ompliment i respirador a la part superior, amb forma cònica a la part inferior del mateix i una vàlvula de buidat amb tancament hermètic que entri o encaix en l'orifici d'ompliment del dipòsit de gasolina, aquesta vàlvula ha de tenir un sistema d'obertura/tancament que s'acciioni mitjançant un tirador manual o per sistema de pressió/depressió automàtic.

**2.5.8-** El tanc autònom ha d'estar dissenyat per a ser usat per una sola persona, amb agafadors laterals per al seu maneig.

L'equip ha de disposar d'un suport d'emmagatzematge que mantingui vertical i estable el tanc un cop utilitzat.

**2.5.9-** El tanc d'ompliment sobre amb torra suport, han de ser dissenyat per estar col·locat a l'interior del box o al lloc de la zona de treball, que indiqui l'Organització, aquesta torre ha de ser estable, la gasolina es transvasarà al dispositiu de la motocicleta mitjançant una mànega d'ompliment que haurà de portar en el seu extrem una vàlvula de buidatge, just abans que una secció de la mateixa, entre o encaix en el dipòsit de la motocicleta.

**2.5.10-** Cada equip participant haurà de tenir en la seva zona de repostatge un extintor propi, de pols de classe B i C com a mínim, i d'entre 4 - 6 kg, homologat, amb el seu certificat de revisió actualitzat i en plena càrrega.

Un membre de l'equip es farà càrrec de l'extintor cada cop que es manipulin carburants (transvassament de benzina al tanc per a emplenar (Jerrycan), operacions de repostatge, etc.).

Només dos equips d'una mateixa Escuderia inscrits com a tal en la cursa, poden compartir un extintor.

**2.5.11-** Únicament pot intervenir una persona (el repostador) i està obligat a l'ús de roba homologada com ignífuga i antiestàtica, Sotacasc ignífug, ulleres d'ajust complet o casc integral, guants de pell i calçat tancat ignífug o de pell, l'equipament complet de pilot, aquesta autoritzat.

Si l'operació de proveïment la realitza un pilot (el repostador), en cap cas podrà ser el mateix pilot qui torna a arrencar la cursa, un cop finalitzat aquest proveïment.

**2.5.12-** En cap cas es poden realitzar altres treballs de manteniment o reparació simultàniament a l'operació de posar gasolina, sota pena d'exclusió. Només poden realitzar operacions de neteja, en el cas de vessament de la gasolina.

**2.5.13-** En el cas d'haver de substituir el dipòsit per avaria o accident, el nou haurà de muntar buit de combustible.

**2.5.14-** Mitja hora abans de l'inici dels entrenaments cronometrats fins a mitja hora abans de l'inici de la cursa, els comissaris tècnics verificaran la correcció de tots els elements i materials utilitzats en les operacions de reposar benzina.

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

**2.7-** Tota motocicleta no presentada a qualsevol verificació tècnica, prevista o designada d'ofici, serà considerada **exclusa** de la competició.

### **Art.3.- ELEMENTS REEMPLAÇATS.**

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

**3.2-** Si es fan canvis en la configuració original de la moto, com ara aquests, cal tenir en compte:

**a/** El motor pot substituir-se per altre que correspongui a la mateixa categoria, marca, característiques tècniques, cilindrada original, materials, etc.

Els motors hauran de conservar la identificació original externa de cilindrada, que sol estar en el bloc de cilindres.

**b/** Les forquilles han de ser convencionals i correspondre a l'època com a originals o rèplica. Les barres no podran superar els 43 mm de diàmetre, 39m/m per a les motocicletes de Clàssic 1000.

La forquilla no pot dur regulacions externes no originals. En les categories Clàssic 24H, Clàssic SSP i Clàssic SBK està autoritzat l'ús de cartutxos de gas interns, en aquest cas les regulacions hauran d'estar tapades.

**c/** En les categories Clàssic 24H, Clàssic SSP i Clàssic SBK està autoritzat el canvi d'amortidors posteriors amb dipòsits de gas separats. Aquests dipòsits hauran d'estar ocults, excepte que el model ja ho equipés d'origen, i en aquest cas hauran de ser emplaçats en el mateix lloc.

**d/** El basculant: Pot ser reforçat, mai serà reemplaçat per altre que alteri el material de construcció, la seva secció, la ubicació del/s anclatge/s de l'amortiguació, la seva longitud total, la mida entre eixos (atenent al marge de tensat de cadena) o les mides internes corresponents al pas de roda. Podran reforçar-se, mitjançant cordó de soldadura, petits cartel·les 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 s'admet per a les categories Clàssic 500 i 1000 la modificació del número de pistons ni el sistema d'anclatge original. (Art. 7.1.4)

**g/** Els discos de fre substituïts, han de conservar les característiques originals en els materials, les formes i la tipologia dels mateixos (rígid, semi-flotant o flotant).

**h/** 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.

**i/** Els tubs d'escapament seran originals o d'aspecte semblant a l'original. El silenciós original podrà ser substituït per una "petaca" de les utilitzades en l'època. La zona final serà arrodonida o d'acabament rodó, amb la finalitat d'evitar talls en cas d'incident. (Art. 7.1.1)

**j/** Els radiadors podran ser substituïts per altres de similars als originals, de la 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 obligatòriament d'ídèntiques característiques o similars a l'element original, tant en la seva funcionalitat, 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 en Annex informatiu 1.6 pàg. 13), en un termini no inferior a 30 dies abans de la primera cursa on tingui previst participar. El Comitè Tècnic Clàssiques té la potestat definitiva d'autoritzar o desestimar aquesta modificació.

**3.5-** Tota modificació tècnica 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 de tenir el seu acabament en un recipient amb capacitat mínima de 250cc. per a les motos de 2T i de 500cc. per a les 4T.

**4.2-** El respirador del dipòsit tindrà una vàlvula que elimini la sobrepressió en l'interior del dipòsit, impeding la sortida de combustible.

**4.3-** Les motocicletes de 4 temps han d'estar proveïdes d'una safata (banyera) de degoteig sota el motor, amb prou capacitat 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 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 se 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 l'interior un tabic de contenció. (Veure fotos en Annex Informatiu 1.2 pàg. 12)

**4.4-** Tots els cargols i taps de drenatge, filtres d'oli, canonades, les tapes, 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 amb alcohol etílic o productes especialment homologats per al seu ús en competició (aporteu documentació de la seva homologació).

**4.6-** És obligatòria la disposició d'un interruptor d'aturada del motor en el manillar i/o semimanillars, a l'abast del pilot tenint la mà a sobre de la seva empenya.

**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-** Els elements que sobresurtin cap a l'exterior (vareta de fre posterior, tensors de cadena) han d'estar protegits mitjançant un tros de tub de goma que sobrepassi lleugerament l'extrem.

**4.13-** Les motos que tinguin 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 ha d'estar cobert amb la seva tapa original o 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 equip inscrit. Es verificarà la correcta col·locació del "Transponder" de manera que no pugui moure's, ni limiti el radi de gir de la forquilla o pugui bloquejar una roda durant la marxa. (Veure en Annex Informatiu 1.5 pàg. 13)

**4.16-** És obligatori instal·lar en el interior del dipòsit de benzina escuma (mousse) "Explosafe" material ignífug homologat, (Veure foto en Annex Informatiu 1.3 pàg. 13). Es recomana col·locar un mínim de 2 unitats.

**4.17-** És obligatòria la col·locació d'estreps rígids, no plegables (Veure fotos en Annex Informatiu 1.4 pàg. 13).

## **Art.5.- ELEMENTS D'INSTAL·LACIÓ RECOMANADA.**

**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, un a cada costat de la motocicleta (carenat o colí).

**6.2-** L'alçada dels números ha de ser almenys de 140 mm i un traç mínim de 20 mm (a ser possible 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 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-** Pines de fre de 4 pistons que no corresponen a l'època. No s'admeten pines de més de 4 pistons, ni mecanitzades monobloc.

**7.1.5-** Manetes plegables o de profunditat variable.

**7.1.6-** Embragatge lliscant ("Antirebote").

**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.

**7.1.11-** Amortidors del darrere tipus "Piggyback" o similars.

**7.1.12-** Sistemes TPS en els carburadors.

**7.2-** Està totalment prohibit portar càmeres de filmació i fotografia instal·lades en qualsevol part de l'equipament del pilot (casc inclòs). Serà verificada la col·locació de les càmeres en la motocicleta pel Comitè 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 Comitè Tècnic Clàssiques 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 integrats, retrovisors, plaques de matrícula, estreps del passatger i qualsevol altre element perillós per a la cursa.

En el cas de tenir far, haurà de ser cobert per un material plàstic (vinil) de manera que en cas de trencament s'impedeixi la dispersió de vidres a la 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'amplada de la llanda no podrà ser inferior o superior en una polsada total a la mida que equipava el model d'origen. No es permetrà aplicar l'augment o la disminució de mida a l'ample i al diàmetre de manera simultània. Aquesta modificació podrà aplicar-se tant en la llanda davantera com en la llanda posterior (veure diverses excepcions en l'Annex 1 pàgs. 10/11)

**9.2.2-** Les llandes han de correspondre al disseny en la versió d'origen, no està autoritzat l'ús cargols a la unió dels braços amb el cercol o el cos de llanda.

**9.2.3-** Les llandes no poden ser de magnesi, a no ser que la motocicleta hi estigués equipada en origen (justificar documentalment). En aquest cas s'haurà de justificar el seu any de fabricació, no podent superar els 5 anys.

**9.3-** Només es permetrà l'ús de 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'estableix una amplada màxima de 160 mm.

### **Art.10.- MOTOCICLETES RÈPLIQUES.**

**10.1.1-** Per a poder ser considerada motocicleta Rèplica, el participant (equip o pilot) haurà de sol·licitar al Comitè Tècnic Clàssiques (Veure en Annex Informatiu 1.6 pàg. 13), una proposta d'homologació de una o vàries (sèrie) motocicletes completes. Aquesta proposta haurà de ser plenament documentada.

Una cop admesa la proposta, el concursant presentarà la motocicleta acabada, en un termini no inferior a 30 dies abans de la primera cursa 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 deu estar basada en una motocicleta d'esport o competició, construïda entre els anys 1945 a 1989. No s'admetran models desenvolupats originalment per a especialitats de muntanya.

El nivell de rèplica ha d'ajustar-se en un alt percentatge al model de referència, conservant les mides morfològiques, la cilindrada màxima permesa en 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 del darrere, forquilla davantera, manillars, instrumentació, dipòsit, colí, carenat, etc.

S'haurà de construir si és 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 portava la unitat a replicar.

**10.2-** La llista de les motocicletes homologades com a Rèpliques, estan publicades en el corresponent Annex 2 d'aquest Reglament Tècnic pàg. 11.



### **Art.11.- NORMES DE SOROLL.**

El màxim nivell sonor permès no podrà superar els **105 db/a**, amb una tolerància de 3 db/a.

#### **Control de sonometria:**

- Motocicletes amb motors de 1 o 2 cilindres a 4000rpm.
- Motors de 4 cilindres a 6000 rpm, per a motocicletes el règim màxim, en la versió de sèrie, no arribi a 11000rpm.
- Motors de 4 cilindres a 8000rpm, per a motocicletes el règim màxim, en la versió de sèrie, sigui superior o igual a 11000rpm.

Podent ser denegada la sortida a pista en cas de superar aquest **límit de sonoritat**

### **Art.12.- VERIFICACIÓ FINAL.**

**12.1-** Un cop finalitzada la cursa, totes les motocicletes han d'entrar directament al parc tancat, estant-hi un mínim de 30 minuts o més 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 objecte de la mateixa podrà ser traslladada al local previst a tal efecte per l'Organització per a la seva comprovació.

**12.4.2-** L'equip objecte d'una reclamació o d'una verificació d'ofici haurà de posar a disposició dels Comissaris Tècnics els mecànics (màxim dos), no més tard de 30 minuts després de finalitzada la cursa, 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 haurà 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 pogués sorgir, 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, pot ser resolta per la Comissió Esportiva Federativa-FCM.

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

## Annexos Tècnics Resistència

### Annex 1.- Excepcions i puntualitzacions:

**A.1.1.1-** Les **Yamaha RD350** fabricades fins l'any 1989 ("Japoneses" i "Brasileres") seran admeses en Clàssic 500. 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 1a. sèrie (secció quadrada d'alumini) seran considerades Clàssic 24H, 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 d'amplada. 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 24H, podent equipar llanda davantera de 17" polzades, d'ample màxim 3,5" polzades. La llanda posterior mantindrà les 18" polzades de diàmetre, podent ampliar l'amplada fins 4,5" polzades. La mida màxima admesa de pneumàtic posterior, serà 160 mm. S'autoritza en aquest model el canvi de 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 Clàssic SBK.

**A.1.1.5-** Les **Honda CBR 600 F** només seran admeses les denominacions de fàbrica PC 19 (1987) i PC23 (1988-1989). L'únic colí en versió original o rèplica, autoritzat per 2019, a de correspondre al que equipaven en origen els models PC19 i PC23, han de portar aquests colines des de la seva primera participació. El conjunt forquilla, llantes i sistema de frens (disc rígid) de la PC25 està autoritzat i el canvi de les ampolles per les de la VFR750 del mateix diàmetre (41mm), l'acoblament amb les pinces de fre no es realitzarà en cap cas amb platines.

**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 1000.

**A.1.1.9-** Les **Ducati Pantah 600SL** i **650SL** corresponents a principis dels anys 80 seran considerades Clàssic 1000.

**A.1.1.10-** Les **BMW K75/K75C/K75S/K75SA** amb injecció electrònica seran considerades Clàssic 24H. 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 24H. 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 500. La resta de versions d'aquest model amb basculant monobraç i fins a 1989 seran considerades Clàssic SSP.

**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 500. Les **Yamaha FZR 400 Genesis**, **FZR 400R** i la **FZR 400R-SP** (xassís alumini Deltabox), fins a 1989 seran considerades Clàs. SSP.

**A.1.1.15-** Les **Honda VFR 750 F** amb basculant en "U", participants en la categoria Clàssic SBK, podrà utilitzar la llanta del darrere en 18" com en 17" polzades.

**A.1.1.16-** Tots els motors Suzuki "SACS" (refrigeració per oli) en 750cc, estan autoritzats a estar muntats en les **Suzuki GSXR 750** de la categoria Clàssic SBK (xassís polit), les motocicletes que utilitzin la versió RK d'aquests motors, hauran d'acompanyar els sigles en identificar la motocicleta a la inscripció (**Suzuki GSXR 750 RK**).

**A.1.1.17-** Les **Yamaha JF 1100** podrà utilitzar la llanta davantera en 17" polzades.

**A.1.1.18-** Les **Honda VFR 750 R-RC30** i les **Yamaha FZR 750 OW01** només seran admeses les que demostrin documentalment estar fabricades antea l'1 de gener de de 1990.

## **Annex 2.- Rèplica i components excepcionals:**

### **A.2.1-** Llista de motocicletes homologades:

**A.2.1.1-** **Suzuki GSXR 750 RK de 1989** en la categoria Clàssic SBK.

**A.2.1.2-** **AJR 350**, basada en la Bultaco TSS 350 i participant en la categoria Clàssic 500.

**A.2.1.3-** **Moto Guzzi VSR 1100**, basada en les diferents versions de la Moto Guzzi Le Mans, participant en la categoria Clàssic 24H.

**A.2.1.4-** **Suzuki Harris**, basada en les diferents versions amb motor Suzuki, fabricades por Harris Performance i construïdes en la primera meitat dels anys 80, participant en la categoria Clàssic 24H.

**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 24H.

## Annexos Informatius

**Annex Informatiu 1.1/2.2.3.2-** La **NORMATIVA DE CASCOS FIM-RFME-FCM 2019**. Marques d'Aprovació Internacional reconegudes. Normativa FIM.

[https://fedemoto.info/lmgFCK/file/2019/CarburantesCascos/Normativa\\_Cascos2019\\_RFME\\_15ene.pdf](https://fedemoto.info/lmgFCK/file/2019/CarburantesCascos/Normativa_Cascos2019_RFME_15ene.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 serà com a mínim la capacitat total dels líquids de lubricació i refrigeració del motor. La safata ha d'estar prevista d'un tap de drenatge per a 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 l'interior un tabic de contenció. (foto 5)

**Annex Informatiu 1.3/4.16-** És obligatori instal·lar en el interior del dipòsit de benzina, escuma (mousse) "Explosafe" (material ignífug homologat).



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



**Annex Informatiu 1.5/4.15-** Col·locació correcta del transponder per a la medició de temps.

[http://www.pmbarcelona.com/AMACS/Reglamentos\\_2018/Normas\\_Transponder.pdf](http://www.pmbarcelona.com/AMACS/Reglamentos_2018/Normas_Transponder.pdf)

**Annex Informatiu 1.6/3.4 i 10.1.1:** El contacte amb el **Comitè Tècnic Clàssiques** és:

[classiques@fcm.cat](mailto:classiques@fcm.cat)

Javier Gil  
639 351 351

-----

**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".**