

REGLAMENTO TÉCNICO

Copa Catalana Resistència Clàssiques 2021

Índice:

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

Art.1.- CATEGORÍAS.

1.1- Las motocicletas que participan en la Copa Catalana Resistència Clàssiques 2021 deberán presentarse en su configuración original como:

<i>Categorías y Características</i>	<i>Motocicletas fabricadas hasta o entre los años</i>
Clàssic 500 HAGON Sup. 350cc 2T / 400cc 4T - Max. 420cc 2T / 500cc 4T	El año 1986
Clàssic 1000 IMPALA Sup. 421cc 2T y 501cc hasta 1200cc 4T	El año 1979
Clàssic 24H GALFER Sup. 421cc 2T y 501cc hasta 1200cc 4T	años 1980 - 1986
Clàssic SSP MOTOREX Max. 600cc 4 cil. - 4T / 500cc 2T 650 2 cil. -4T	años 1987 - 1989
Clàssic SBK KAWASAKI Max. 750cc 4 cilindros / 999cc 2 cilindros	años 1987 - 1989

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

Art.2.- VERIFICACIONES PRELIMINARES.

2.1.1- Las verificaciones técnicas preliminares, tendrán lugar en la tarde del día anterior a la carrera y en la mañana de la misma.

Para poder pasar la verificación técnica, debe presentarse con la correspondiente ficha que se proporciona en las verificaciones administrativas.

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 al filtro de aceite, tapón de llenado del radiador o cualquier otro elemento a verificar, deberá estar colocado.

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

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, espuma (mousse) 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 Clàssiques 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:

2.2.3.1- Tanto el mono de cuero, que será de una sola pieza con protecciones, las botas y los guantes deberán estar en perfecto estado.

2.2.3.2- Sólo se admitirán cascos integrales debidamente homologados con la identificación del fabricante perfectamente legible (ver en Anexo informativo 1.1 pág. 10), la fijación del casco especialmente recomendada es mediante sistema de doble anilla, en los cascos verificados se les colocara en el lateral derecho inferior un adhesivo de verificado, valido para toda la temporada.

2.2.3.3- Se recomienda el uso siempre de espaldera de protección.

2.2.3.4- Todos los pilotos están obligados a presentar su equipación personal en la verificación técnica, a petición de los Comisarios Técnicos.

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 establecerán unas marcas (adhesivo, precinto o pintura) para identificar las motocicletas y sus elementos que han pasado la verificación técnica. Ninguna motocicleta podrá salir a pista sin estos distintivos.

2.5.1- Repostaje de carburante: Las operaciones de repostaje de gasolina deben realizarse en la zona indicada por la Organización, habitualmente delante del box o en su zona de trabajo correspondiente.

2.5.2- La reserva máxima de combustible permitida por equipo en su box o zona de trabajo, es de 72 litros (incluido el carburante almacenado en el tanque de repostaje).

2.5.3- A la llegada de la motocicleta para realizar la operación de repostaje, el motor estará siempre parado y la moto sobre un caballete o soporte. El piloto bajo ningún concepto permanecerá sobre la motocicleta.

2.5.4- La motocicleta debe disponer de un solo depósito de combustible y una sola boca de llenado con tapón o válvula de carga, la capacidad máxima, no será superior a 24 litros.

2.5.5- La gasolina se transvasará entre el tanque de llenado y el depósito de la motocicleta, utilizado únicamente la fuerza de la gravedad, no se autoriza ningún sistema de presión.

2.5.6- Es obligatorio el uso de un tanque de llenado de gasolina (Yerrycan) autónomo o sobre torreta, comercial o de fabricación propia.

2.5.7- El tanque de llenado de carburante debe ser un depósito en material plástico o metálico, cerrado, con un tapón de llenado y respiradero en la parte superior, con forma cónica en la parte inferior del mismo y una válvula de vaciado con cierre hermético que entre o encaje en el orificio de llenado del depósito de gasolina, dicha válvula debe tener un sistema de apertura/cierre que se accione mediante un tirador manual o por sistema de presión/depresión automático.

2.5.8- El tanque autónomo ha de estar diseñado para ser usado por una sola persona, con asideros laterales para su manejo.

El equipo debe disponer de un soporte de almacenamiento que mantenga vertical y estable el tanque (Yerrycan) una vez utilizado.

2.5.9- El tanque de llenado sobre con torrera soporte, han de ser diseñado para estar colocado en el interior del box o en el lugar de la zona de trabajo, que indique la Organización, dicha torre debe ser estable, la gasolina se transvasará al depósito de la motocicleta mediante una manga de llenado que deberá llevar en su extremo una válvula de vaciado, justo antes de que una sección de la misma, entre o encaje en el depósito de la motocicleta.

2.5.10- Cada equipo participante deberá disponer, en su zona de repostaje, de un extintor propio, de polvo de clase B y C como mínimo y de entre 4 a 6 kg, homologado, con su certificado de revisión actualizado y en plena carga.

Un miembro del equipo se hará cargo del extintor cada vez que se manipulen carburantes (transvase de gasolina al tanque de llenado (Jerrycan), operaciones de repostaje, etc.). Solo dos equipos de una misma Escudería inscritos como tal en la carrera, pueden compartir un extintor.

2.5.11- Únicamente puede intervenir una persona (el repostador) y está obligado al uso de ropa homologada como ignífuga y antiestática, sotocasco ignífugo, gafas de ajuste completo o casco integral, guantes de piel y calzado cerrado ignífugo o de piel, el equipamiento completo de piloto, esta autorizado.

Si la operación de repostaje la realiza un piloto (el repostador), en ningún caso podrá ser el mismo piloto quien reinicie la carrera, una vez finalizado este repostaje.

2.5.12- En ningún caso se pueden realizar otros trabajos de mantenimiento o reparación simultáneamente a la operación de repostar gasolina, bajo pena de exclusión. Sólo pueden realizarse operaciones de limpieza, en el caso de derrame de la gasolina.

2.5.13- En el caso de tener que sustituir el depósito por avería o accidente, el nuevo deberá montarse vacío de combustible.

2.5.14- Media hora antes de inicio de los entrenamientos cronometrados hasta media hora antes del inicio de la carrera, los Comisarios Técnicos verificarán la corrección de todos los elementos y materiales utilizados en las operaciones de repostaje y el extintor.

2.6- 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.

2.7- 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 en su material de construcción, medidas, características técnicas y en su aspecto exterior, priorizando la imagen clásica y original de todos los componentes de la motocicleta.

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

a/ El motor puede sustituirse por otro que corresponda a la misma categoría, marca, características técnicas, cilindrada original (según categoría), materiales, etc. En las categorías Clàssic 500 - SSP - SBK, la cilindrada solo puede ser aumentada por el uso de pistón/es correspondientes a las medidas que la marca proporciona como sobre medida, en el resto de categorías la cilindrada puede aumentarse hasta el límite de la categoría, los componentes estructurales deben ser los originales: Carter motor, bloque/s de cilindro/s y culata.

En 2021 la categoría 24H GALFER las motos de 4 cilindros con 750 cc en su versión original, no podrán sobrepasar en ningún caso los 1000 cc. de cilindrada total.

Los motores deben conservar la identificación original externa de cilindrada, que suelen estar gravada o en relieve 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, 39m/m para las motocicletas de Clàssic 1000.

La horquilla no podrá llevar regulaciones externas no originales. En las categorías Clàssic 24H, Clàssic SSP y Clàssic SBK está autorizado el uso de cartuchos de gas internos, en este caso las regulaciones deberán estar taponadas.

c/ En las categorías Clàssic 24H, Clàssic SSP y Clàssic SBK está autorizado el cambio de amortiguadores traseros con depósitos de gas separados. Dichos depósitos deberán estar ocultos, salvo que el modelo lo equipara de origen, en cuyo caso deberán emplazarse en el mismo sitio. Los amortiguadores tipo "Piggyback" de fabricación posterior a 1989, no estar autorizados.

d/ En el basculante no se realizará ninguna modificación 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.

El basculante puede ser reforzado, mediante cordón de soldadura, pequeñas cartelas de refuerzo o estructuras de triangulaciones superiores o inferiores.

e/ Los sistemas de frenos y sus componentes: 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 se admite para las categorías Clàssic 500 y 1000 la modificación del número de pistones ni el sistema de anclaje original. (Art. 7.1.4)

g/ Los discos de freno sustituidos, deben conservar las características originales en los materiales, las formas y la tipología de los mismos (rígido, semi flotante o flotante).

h/ La bomba de freno podrá ser sustituida por otra bomba radial que disponga de número de referencia en el catálogo comercial del fabricante. No se admitirán bombas radiales destinadas a la alta competición de los campeonatos vigentes.

i/ Los colectores de escape serán originales o de aspecto similar. El silencioso original podrá ser sustituido por una "petaca" de las utilizadas en la época. La zona final será redondeada o de canto romo, con el fin de evitar cortes en caso de un incidente. (Art. 7.1.1)

j/ Los radiadores podrán ser sustituidos por otros similares a los originales, del mismo aspecto y forma, de un tamaño no superior al 20% del original y siempre en acabado en negro, no están autorizados los de forma triangular.

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 motocicleta.

3.4- Toda propuesta de modificación en una motocicleta no prevista en este Reglamento Técnico o ante la duda en la legalidad de la incorporación de cualquier pieza o elemento en la preparación de moto, deberá ser presentada y documentada al Comité Tècnic Clàssiques (Ver en Anexo informativo 1.6 pág. 12), en un plazo no inferior a 30 días antes de la primera carrera donde tenga previsto participar. El Comité Tècnic Clàssiques tiene la potestad definitiva de autorizar o desestimar dicha modificación.

3.5- Toda modificación técnica considerada esencial por el Comité Tècnic Clàssiques, 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 de escape impidiera el cierre trasero de la bandeja, se habilitará en el interior un tabique de contención. (Ver fotos en Anexo Informativo 1.2 pág. 11)

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

Los cartuchos de filtro de aceite externos roscador, se precintarán con una abrazadera metálica de apreté en la rosca.

4.5- No se permitirá el uso de líquido anticongelante. Todas las motocicletas deberán sustituir el líquido refrigerante por agua corriente, agua destilada, agua mezclada con alcohol etílico o productos especialmente homologados para su uso en competición (aportar documentación de su homologación).

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 suelte.

4.12- Todo elemento que sobresalga hacia el exterior (varilla de freno trasero, tensores cadena, etc.) deben ser protegidos mediante un trozo de tubo o tapón 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- En la parte inferior del basculante a la altura del corona de la rueda trasera, debe colocarse una pieza (habitualmente llamada aleta de tiburón) acoplada al basculante que impida el acceso al espacio libre que queda entre la parte inferior del basculante, la cadena y la corona.

4.16- Sólo se depositará un "Transponder" por equipo inscrito.

Se verificará la correcta colocación del "Transponder" que este firmemente sujeto de manera que no pueda moverse, ni limite el radio de giro de la horquilla o pueda bloquear una rueda durante la marcha, se recomienda su instalación en la barra derecha de la horquilla, entre las dos tijas. (Ver en Anexo Informativo 1.5 pág. 12)

4.17- Es obligatorio instalar en el interior del depósito de gasolina espuma (mousse) "Explosafe" material ignífugo homologado, (Ver foto en Anexo Informativo 1.3 pág. 11). Se recomienda colocar un mínimo de 2 unidades.

4.18- Es obligatorio la colocación de estribos rígidos, no plegables, (Ver fotos en Anexo Informativo 1.4 pág. 11).

Art.5.- ELEMENTOS DE RECOMENDADA INSTALACIÓN.

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

5.2- Se recomienda la no sustitución de piezas indiscriminadamente con el objetivo de preservar el carácter histórico de las motocicletas participantes.

5.3- Se recomienda la instalación de un protector de maneta de freno.

5.4- Se recomienda la instalación de protectores de carter motor (deslizadores) en ambos lados.

5.5- Se recomienda la instalación de un piloto de luz roja, en la parte trasera del colín, con interruptor de puesta en marcha instalado en el manillar, que pueda ser accionado con las manos, sin soltarlas de los puños. Este piloto será conectado por indicación de la Organización.

Art.6.- DORSALES.

6.1- Las motocicletas deben disponer de 3 espacios porta-dorsales claramente visibles, uno frontal y los otros dos, uno a cada lado de la motocicleta (carenado o colín).

6.2- La altura de los números debe ser de al menos 140 mm y un trazo mínimo de 20 mm (a ser posible, 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 como mínimo de 25 mm. No se admiten números de color reverberante.

6.3- No se debe utilizar números de 3 cifras, ni números que por su diseño sean de difícil identificación.

Art.7.- RECAMBIO Y ACCESORIOS PROHIBIDOS.

7.1.1- Componentes de carrocería, motor, chasis, basculante, suspensiones, silenciadores, protectores, 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 o semi-flotantes (si no lo dispone el modelo de origen), 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 (Ver excepciones Anexo Técnico 1.10/11 9 pág.).

7.1.9- Sistema de sobrealimentación.

7.1.10- Cambios automáticos o semiautomáticos.

7.1.11- Amortiguadores traseros tipo "Piggyback" o similares.

7.1.12- Sistemas TPS en los carburadores.

7.2- Está totalmente prohibido llevar cámaras de filmación y fotografía, instaladas en cualquier parte del equipamiento del piloto (casco incluido), se verificará la colocación de las cámaras en la motocicleta por el Comité Tècnic Clàssiques, con el fin de garantizar la seguridad de los pilotos.

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

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 la llanta delantera como en la llanta trasera. (ver diversas excepciones en el Anexo 1 págs. 9/10)

9.2.2- Las llantas deben corresponder al diseño en la versión de origen, no esta autorizado el uso tornillería en la unión de los brazos con el aro o el cuerpo de llanta.

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

9.3- Se permitirá el uso de calentadores de ruedas en los Boxes y Pit-lane, en la línea de salida, se permitirá colocar calentadores, sin ningún tipo de alimentación o conexión.

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" pulgadas se establece el ancho máximo de 160 mm.

Art.10.- MOTOCICLETAS RÉPLICAS.

10.1.1- Para poder ser considerada como motocicleta Réplica, el participante (equipo o piloto) deberá solicitar al Comité Tècnic Clàssiques (Ver en Anexo Informativo 1.6 pág. 13), 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 Clàssiques una vez revisada y autenticada la documentación y la motocicleta, tiene la potestad definitiva de homologar o no dicha Réplica y de ubicarla en la categoría que le corresponda.

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 máxima permitida en su categoría, 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 y medidas, 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 unida a replicar.

10.2- La lista de la motocicletas homologadas como Réplicas, se publican en el correspondiente Anexo 2 de este Reglamento Técnico pág. 10.

Art.11.- NORMAS DE RUIDO.

El nivel sonoro permitido no podrá superar los **102 db/a**, con una tolerancia a final de carrera de 2 db/a.

Control de sonometría:

- Motocicletas con motores de 1 ó 2 cilindros a 4.000rpm.
- Motores de 4 cilindros a 6.000 rpm, para motocicletas cuyo régimen máximo, en la versión de serie, no llegue a 11.000rpm.
- Motores de 4 cilindros a 8000rpm, para motocicletas cuyo régimen máximo, en la versión de serie, sea superior o igual a 11.000rpm.

Pudiendo ser denegada la salida a pista en caso de superarse el **límite de sonoridad**.

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- Si el Jurado de la prueba lo considera oportuno, se verificarán de oficio las tres primeras clasificadas por categoría, además de las que decida el Jurado

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.13.- LITIGIO.

13.1- En caso de duda, será el equipo quien tendrá que demostrar la conformidad de su motocicleta.

13.2- Los Comisarios Técnicos conjuntamente con el Jurado son los únicos jueces para corroborar la conformidad de la motocicleta.

13.3- Todas las motos deberán estar preparadas de acuerdo a los requerimientos de seguridad del código FIM y/o del Reglamento Particular de la prueba.

13.4- Cualquier cuestión que se suscitara, se resolverá basándose en el presente Reglamento por el Jurado de la prueba.

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

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

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".

Anexos Técnicos Resistencia

Anexo 1.- Excepciones y puntualizaciones:

A.1.1.1- Las **Yamaha RD350** fabricadas hasta el año 1989 ("Japonesas" y "Brasileñas") serán admitidas en Clàssic 500. No se admiten las denominaciones de chasis 1WT y motor 2UA, correspondientes a los años 90.

A.1.1.2- Las **Suzuki GSXR 750** y **1100** con chasis 1ª serie (sección cuadrada de aluminio) se considerarán Clàssic 24H, debiendo equipar llanta delantera de 18" pulgadas de diámetro y un ancho máximo 3,5" pulgadas. La llanta trasera igualmente conservará las 18" pulgadas de diámetro, pudiendo ampliar a un máximo 4,5" pulgadas de garganta. La medida máxima admitida de neumático trasera será 160 mm.

A.1.1.3- Las **Yamaha FZ 750** (chasis de hierro, sección cuadrada) serán consideradas Clàssic 24H, pudiendo equipar llanta delantera de 17" pulgadas, con un ancho máximo 3,5" pulgadas. La llanta trasera mantendrá las 18" pulgadas de diámetro, pudiendo ampliar el ancho hasta 4,5" pulgadas. La medida máxima admitida de neumático trasero será 160 mm. Se autoriza en este modelo el cambio del basculante por el de la Yamaha FZR 1000 (2LM), con el fin de poder instalar llanta de 18"x4,5" pulgadas.

A.1.1.4- Las **Yamaha FZR 750** chasis Deltabox (2LM) se consideraran Clàssic SBK.

A.1.1.5- Las **Honda CBR 600 F** sólo son admitidas las denominaciones de fábrica PC 19 (1987) y PC23 (1988-1989). El único colín en versión original o réplica, autorizado, a de corresponder al que equipaban en origen los modelos PC19 y PC23, deberán llevar estos colines desde su primera participación. El conjunto horquilla, llantas y sistema de frenos (disco rígido) de la PC25 es el único cambio de horquilla que está autorizado para estos modelos, con al excepción de el cambio de las botellas originales por las de la VFR750 del mismo diámetro (41mm), el acople con las pinzas de freno no se realizará en ningún caso con pletinas.

A.1.1.6- La **Yamaha FZR 600**, sólo la primera versión de este modelo (basculante recto, llanta trasera 18"x3,50" pulgadas y carenado con 2 faros incrustados), correspondiente a 1989, está autorizada su participación. La llanta trasera de 18"/4" pulgadas y las pinzas de freno de cuatro pistones correspondiente a la segunda versión 1990 están autorizadas.

A.1.1.7- En la primera versión de la **Kawasaki ZXR 750 H1** correspondiente a 1989, está autorizado el cambio del motor por el de la versión H2 de 1990 y el cambio del radiador original por uno de mayor tamaño y será considerada Clàssic SBK.

En la ZXR 750 en el caso de equipar el motor original H1, deberá ser instalado un protector en la parte inferior del cartucho del filtro de aceite.

A.1.1.8- Las **Moto Guzzi V65 I/II** correspondientes a 1982 serán consideradas Clàssic 1000.

A.1.1.9- La **Ducati Pantah 600SL** y **650SL** correspondientes a los primeros años de los 80 serán consideradas Clàssic 1000.

A.1.1.10- Las **BMW K75/K75C/K75S/K75SA** con inyección electrónica serán consideradas Clàssic 24H. El freno de disco trasero y la llanta trasera de 17" pulgadas con palos en "Y", están autorizadas. Las llantas de tres palos y el sistema paralever no están autorizados.

A.1.1.11- Las **BMW K100/K100RS** con inyección electrónica serán consideradas Clàssic 24H. Las versiones K100RT (en general), las llantas de tres palos, el sistema paralever y las versiones K100RS con ABS o 16V, no están autorizadas.

A.1.1.12- Sólo las **Honda VFR 400R** de 1986 con basculante de doble brazo, pueden participar en Clàssic 500. El resto de versiones de este modelo con basculante monobrazo y hasta 1989 serán consideradas Clàssic SSP.

A.1.1.13- La **Kawasaki ZXR 400** de 1989 no podrà participar con la horquilla original invertida, debiendo ser sustituida por una convencional de la época, esta versión de Kawasaki es considerada Clàssic SSP.

A.1.1.14- Las **Yamaha FR 400N** o **FR 400R** (chasis de hierro, sección cuadrada) serán consideradas Clàssic 500, las **Yamaha FZR 400 Genesis**, **FZR 400R** y la **FZR 400R-SP** (chasis aluminio Deltabox), hasta 1989 serán consideradas Clàssic SSP.

A.1.1.15- Las **Honda VFR 750 F** con basculante en "U", participantes en la categoría Clàssic SBK, podrá utilizar la llanta trasera en 18" como en 17" pulgadas.

A.1.1.16- Todos los motores Suzuki "SACS" (refrigeración por aceite) en 750cc, están autorizados a estar montados en las **Suzuki GSXR 750** de la categoría Clàssic SBK (chasis pulido), las motocicletas que utilicen la versión RK de estos motores, deberán acompañar las siglas al identificar la motocicleta en la inscripción (**Suzuki GSXR 750 RK**).

A.1.1.17- Las **Yamaha FJ 1100** podrán utilizar la llanta delantera en 17" pulgadas.

A.1.1.18- Las **Honda VFR 750 R-RC30** y las **Yamaha FZR 750 OW01** solo serán admitidas las que demuestren documentalmente estar fabricadas antes del 1 de enero de 1990.

A.1.1.21- Las **Honda CBR 400 R - NC23** pueden equipar el motor 600cc correspondiente a los modelos CBR 600 F1 (PC19 y PC23), participarán en la categoría Clàssic SSP, este modelo deberá ir equipado con llanta trasera de 18" pulgadas.

Anexo 2.- Réplicas y componentes excepcionales:

A.2.1- Lista de motocicletas homologadas:

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

A.2.1.2- AJR 350, basada en la Bultaco TSS 350 y participante en la categoría Clàssic 500.

A.2.1.3- Moto Guzzi VSR 1100, basada en las diferentes versiones de la Moto Guzzi Le Mans, participante en la categoría Clàssic 24H.

A.2.1.4- Suzuki Harris, basada en las diferentes versiones con motor Suzuki, fabricadas por Harris Performance y construidas en la primera mitad de los años 80, participante en la categoría Clàssic 24H.

A.2.1.5- Ducati TT1/2 Harris, basada en las diferentes versiones de Ducati en la primera mitad de los años 80 y con base de motor Ducati 750, participante en la categoría Clàssic 24H.

Anexos Informativos

Anexo Informativo 1.1/2.2.3.2- La **NORMATIVA DE CASCOS FIM-RFME-FCM 2021**.
Marcas de Aprobación Internacional reconocidas. Normativa FIM.

<http://www.rfme.com/web/reglamentos/5792/115>

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 impedirían el cierre trasero de la bandeja, se habilitará en el interior un tabique de contención. (foto 5)

Anexo Informativo 1.3/4.16- Es obligatorio instalar en el interior del depósito de gasolina, espuma (mousse) "Explosafe" (material ignífugo homologado).



Anexo Informativo 1.4/4.17- Es obligatorio en uso de estribos rígidos (no plegables).



Anexo Informativo 1.5/4.15- Colocación correcta del transponder para la toma de tiempos.

http://www.pmbarcelona.com/AMACS/Reglamentos_2021/Normas_Transponder.pdf

Anexo Informativo 1.6/3.4 y 10.1.1: El contacto con el **Comité Tècnic Clàssiques** es:

Javier Gil - classiques@fcm.cat - 639 351 351