

CAMPEONATO MOTODES CLÁSICAS 2017

Reglamentos Deportivos

VERSIÓN CASTELLANA
17.01
21.01.17

REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATO DE VELOCIDAD CLÁSICAS 2017

Artículo 01.- TITULO Y GENERALIDADES

Motociclismo Deportivo Español (MOTODES) junto con la Federación de Motociclismo de la Comunidad Valenciana (FMCV), convoca para el presente año el Campeonato Velocidad de Clásicas que será disputado en las competiciones y fechas que se señalan en el Calendario Deportivo FMCV y de acuerdo a las normas contempladas en el Reglamento General de Velocidad FMCV, y en el presente de la clase indicada.

La distribución será la siguiente:

- 1.1 Campeonato Clásicas B
- 1.2 Campeonato Clásicas C
- 1.3 Campeonato Clásicas F-I
- 1.4 Campeonato Clásicas F-II

La Comisión Organizadora de MOTODES se reserva el derecho de la distribución de los pilotos en las diversas categorías, adjuntar una serie suplementaria de una categoría ó suprimir una categoría si no hay suficientes pilotos, así como unir dos ó más categorías.

En las carreras disputadas conjuntamente con las pruebas de la Copa de España de clásicas, prevalecerá el reglamento de ésta.

Artículo 02.- LICENCIAS

Podrán participar en este Campeonato los pilotos provistos de una licencia expedida por la FMCV o de la Licencia Única (CE)

Puntuarán en el Campeonato Motodes la totalidad de los pilotos.

Puntuarán en el Campeonato de la Comunidad Valenciana los pilotos con licencia expedida por la FMCV

No puntuarán los pilotos con licencia de 1 día

Están autorizados a participar en el presente campeonato todos los pilotos mayores de 35 años.

Artículo 03.- MOTOCICLETAS Y CILINDRADAS

Podrán participar en este Campeonato:

Categoría B:

Motocicletas de competición o sport hasta 250 cc. (2T)

Motocicletas de competición o sport hasta 350 cc. (4T)

Categoría C:

Motocicletas de competición o sport desde 260 cc. hasta 350 cc. (2T)

Motocicletas de competición o sport desde 360 cc. hasta 500 cc. (4T)

Formula I:

Motocicletas de competición o sport de 2T.hasta 750 cc. (3 cilindros máximo).

Motocicletas de competición o sport de 4T.hasta 1.200 cc. (6 cilindros máximo).

Refrigeradas por aire o aceite. Refrigeradas por agua hasta el año 1978

Formula II:

Motocicletas de competición o sport de 2T hasta 500 cc. (2 cilindros máximo)

Motocicletas de competición o sport de 4T hasta 600 cc. (4 cilindros).

Motocicletas de competición o sport de 4T hasta 650 cc. (1, 2 ó 3 cilindros).

Artículo 04.- MÍNIMO DE COMPETICIONES

Todas las competiciones que se celebren serán válidas a efectos de puntuación para este Campeonato, siempre que se cumplan las determinaciones del Art. 06.

Artículo 05.- MÍNIMO DE PARTICIPANTES

Para que una competición de las programadas tenga validez a efectos de puntuación, deberán contar con un mínimo de 6 inscripciones realizadas en tiempo y forma, y un mínimo de 3 participantes el día de la prueba.

Si al cierre de inscripciones no se completará el mínimo de inscripciones, la carrera podrá ser anulada.

Artículo 06.- CLASIFICACIÓN DE PILOTOS

Para obtener clasificación individual en cada prueba será preciso haber efectuado el 75% de la distancia total de la carrera, y haber franqueado la línea de llegada dentro de los 5 minutos siguientes a la llegada del primer clasificado.

La puntuación establecida individualmente para cada piloto para su clasificación final del Campeonato y Trofeo, será la siguiente:

1º	25 Puntos	5º	11 Puntos	9º	7 Puntos	13º	3 Puntos
2º	20 Puntos	6º	10 Puntos	10º	6 Puntos	14º	2 Puntos
3º	16 Puntos	7º	9 Puntos	11º	5 Puntos	15º	1 Puntos
4º	13 Puntos	8º	8 Puntos	12º	4 Puntos		

La siguiente puntuación se aplicará para todos los participantes en el Campeonato Motociclismo Deportivo Español.

Las licencias autonómicas y las homologadas RFME puntuarán en los Campeonatos Autonómicos adscritos al Campeonato MOTODES, de cada una de sus respectivas Comunidades.

Para la clasificación final del Campeonato los casos de empate, se resolverán a favor de quien haya obtenido mayor número de primeros puestos, en caso de subsistir el empate, a favor de quien haya obtenido mayor número de segundos puestos y así sucesivamente, de persistir el empate, se resolverá finalmente, a favor del mejor clasificado en su última prueba disputada.

Artículo 07.- CLASIFICACIÓN DE CLUBS

La clasificación de Clubes, se establecerá sobre la participación de DOS pilotos de DOS Clubes como mínimo, asignando igual puntuación que la clasificación de pilotos.

Artículo 08.- INSCRIPCIONES Y DERECHOS

Las inscripciones para el Campeonato, se realizará vía Internet a través de la web: www.fmcv.es

CONSULTAR INSCRIPCIONES y PRECIOS EN PÁGINA www.fmcv.es

Las inscripciones a partir del jueves a las 23:59 horas de cada prueba, se deberán hacer en el propio circuito con un precio penalizado. La no asistencia a una competición deberá ser comunicada a la FMCV hasta el miércoles de la semana en que se celebre la competición. La comunicación deberá efectuarse mediante escrito, fax o correo electrónico. La no comunicación de esta circunstancia comportará una sanción de 100,00 € pérdida de la inscripción ya consignada, y se abonará en las verificaciones administrativas de la siguiente competición en que se participe, sin lo cual no se estará autorizado a tomar parte en ella.

Artículo 09.- ENTRENAMIENTOS

Entrenamientos privados y suplementarios

Durante los días que dura la competición está prohibida la circulación por la pista con cualquier clase de vehículo de motor fuera de los horarios oficialmente establecidos para entrenamientos o carreras.

Briefing

Se establece la obligatoriedad para todos los pilotos participante de asistir a un Briefing que se impartirá antes de que se celebren los entrenamientos oficiales y a la hora que se especificará en el horario oficial de la carrera.

Los pilotos que no asistan a este Briefing de forma completa, sin causa justificada, supondrá una penalización de pérdida de 3 puestos en su mejor tiempo de clasificación para parrilla de salida a carrera.

Entrenamientos cronometrados

Serán necesarias 2 sesiones separadas de entrenamientos cronometrados de como mínimo 15 minutos cada una de ellas para todas las categorías, siendo el mejor tiempo de las dos, el determinado para la composición de la parrilla.

Una única tanda de entrenamientos cronometrados de hasta 10 minutos en circuitos karting.

Es obligatorio el cronometraje mediante sistema de "transponder".

Entrenamientos libres (Warm-Up)

El día de las carreras, el organizador debe prever un mínimo de 10 minutos de entrenos libres para cada clase.

La participación en estos entrenos no es obligatoria y está reservada a los pilotos incluidos en la parrilla provisional más los 2 reservas. Los entrenamientos no pueden dar comienzo antes de las 08:00 horas.

Al finalizar cada tanda los organizadores deben recuperar inmediatamente las motocicletas averiadas durante la tanda.

El Warm-Up deberá preverse siempre y cuando el mismo día no haya entrenos de la clase en que vaya a disputarse la carrera.

Resultado de los entrenamientos

El organizador resumirá los tiempos de las sesiones de entrenamientos para cada clase, indicando también el mejor tiempo de cada tanda para cada piloto.

Artículo 10.- Parrilla de salida

En el momento de la reunión del Jurado que sigue a la última sesión de entrenos cronometrados, se establecerá una parrilla de salida provisional, con los participantes expresados en el Art. 022.05.02 más 2 reservas, que será válida para los entrenamientos libres (Warm-Up).

El tiempo máximo de clasificación es el mejor tiempo de la categoría o grupo, en caso de haberlo, aumentado en un 25%, este porcentaje puede cumplirse en cualquiera de las tandas de entrenos cronometrados de su grupo. En casos excepcionales el Jurado puede decidir el aumento del mencionado porcentaje.

Si una vez finalizados los entrenamientos libres (Warm-Up) y hasta el momento de la aprobación de la parrilla definitiva, algún o algunos pilotos anuncian que no pueden tomar la salida, el número de participantes se completará mediante los 2 pilotos reserva. Esta parrilla definitiva será válida para la carrera y se publicará 1 hora antes de la salida de la carrera de cada categoría, es obligatorio comunicar la no participación a la carrera de un piloto clasificado, en caso contrario se abrirá expediente disciplinario.

Artículo 11.- Salida en carrera

Se efectuará con motor en marcha, el proceso de salida, se desarrollara en la forma siguiente:

Todas las motocicletas se situarán en la zona de Pit Line, junto al semáforo de acceso a pista, una vez abierto el semáforo todas las motocicletas se dirigirán hacia la parrilla según clasificación de entrenamientos, inmediatamente se dará la salida a la vuelta de calentamiento y posteriormente se dará la salida de carrera.

Las motocicletas que por cualquier circunstancia no estuvieran en la zona de Pit Line en el momento de dar acceso a pista, NO PODRÁN tomar la salida desde la parrilla, debiendo permanecer con el motor en marcha en esa zona hasta que se efectúe la salida de carrera.

Artículo 12.- Velocidad de circulación en boxes

El proceso de salida para estos campeonatos se establece de la siguiente forma:

5 minutos antes de la hora señalada para la apertura del Pit-Line, todas las motocicletas deberán estar presentes en la zona del semáforo de final de Pit-Line/acceso a pista. A la hora fijada para la apertura del semáforo, todas las motocicletas presentes se dirigirán a la parrilla de salida para la conformación de la misma, con los motores en marcha. Una vez salidas de pit line las motocicletas presentes, se cerrará el semáforo, a partir de este momento, las motocicletas que llegasen al mismo no podrán acceder a la pista, hasta haberse dado la orden de salida para la vuelta de calentamiento. Una vez que los pilotos se encuentran formados en la parrilla de salida, y con los motores en marcha, el juez ordenará la salida a la VUELTA DE CALENTAMIENTO, fila a fila bajando la BANDERA AMARILLA, a cada fila que deba salir (el adelantamiento de algún piloto situado en la fila a la cual no se le da la salida, podrá ser motivo de exclusión). Una vez finalizada la Vuelta de Calentamiento, los pilotos se situarán en sus puestos de parrilla con motor en marcha, hasta la salida de carrera.

Artículo 13.- Velocidad de circulación en boxes

Se limita la velocidad en la zona de boxes es de 60 Km/h. El incumplimiento durante los entrenamientos dará lugar, atendiendo el historial de sanciones impuestas al piloto durante el campeonato, a la imposición de sanciones de la siguiente forma:

VELOCIDAD SANCIONES A LO LARGO DEL CAMPEONATO

<u>VELOCIDAD</u>	<u>SANCIONES A LO LARGO DEL CAMPEONATO</u>
De 60 km/h hasta 85 km/h	1ª Advertencia
	2ª Penalización 3 puestos parrilla
	3ª Exclusión
De 85 km/h a 100 km/h	Penalización 3 puestos parrilla
Superior a 100 km/h	Exclusión

Durante la carrera se aplicará "Use Pit" y/o cuando no se pueda aplicar el procedimiento, se impondrá una sanción de 20 segundos que serán sumados al tiempo de carrera.

Artículo 14.- RECONOCIMIENTOS A PILOTOS:

En cada carrera se entregarán trofeos a los 3 primeros clasificados de cada clase convocada.

Los Trofeos de estos Campeonatos, otorgados por la Federación de Motociclismo de la Comunidad Valenciana, serán los siguientes:

- Campeón Diploma
- Subcampeón Diploma
- Tercer clasificado Diploma

REGLAMENTOS TÉCNICOS MOTODES CLÁSICAS 2017

REGLAMENTO TÉCNICO CLÁSICAS CLASE B/C

01.- FABRICACIÓN

Las motocicletas de las categorías B y C deberán estar fabricadas entre 1945 y 1976, no podrán ser de origen japonés, ni bicilíndricas.

Será obligatorio el uso de fibras de competición de velocidad. No se permiten chasis derivados de Moto-Cross o de Enduro. Se permiten chasis réplicas exactas de los originales. De la marca BULTACO serán admitidos los chasis del modelo GTS De la marca DUCATI será admitido el modelo VENTO.

02.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS EN COMPETICIÓN

Las motocicletas admitidas para el Campeonato son:

03.- CARACTERÍSTICAS

03.01.

Las motocicletas deben presentarse tal como era en su época, sin cambios externos. Respetando los modelos de competición, deportivos y sport de cada fabricante y marca; y deben usarse colines, silletas, depósitos y carenados de época, o caso de que sean de fabricación posterior, deberán tener el mismo aspecto que si fueran del periodo original.

Se utilizarán siempre guardabarros delantero, excepto cuando sea moto carenada y que esta lleve la forma de la rueda, como eran en la época.

No se pueden intercambiar chasis, basculantes, motores, depósitos y fibras entre las marcas.

No es aconsejable, pero se admite, intercambiar frenos de tambor y suspensiones delanteras.

Se permite utilizar todo el material que se fabricaba en la época para éstos modelos de motos, y que se hacía de forma genérica o para una marca en particular, tales como frenos de tambor, barras de suspensión, tijas, manetas, fibras, chasis, semimanillares, llantas, amortiguadores, piñones, coronas, encendidos, carburadores,...

Deben respetarse los logotipos de cada marca, así como la decoración y los diseños de pintura, si bien se pueden variar el orden de los colores, pero en ningún caso se usarán colores denominados fosforito, difuminados o multicapa.

DORSALES Y FONDOS

CATEGORÍA "B"

2 TIEMPOS HASTA 250 cc. CATEGORÍA "B"	Fondo: Verde
4 TIEMPOS HASTA 350 cc. CATEGORÍA "B"	Número Blanco

CATEGORÍA "C"

2 TIEMPOS Desde 260 cc. Hasta 350 cc	Fondo: Azul Número Blanco
4 TIEMPOS Desde 360 cc. Hasta 500 cc. CATEGORÍA "C"	Fondo: Amarillo Número Negro

Como norma obligatoria la altura de los números deberá ser como mínimo de 140 mm., anchura mínima 70 mm., anchura mínima del trazo 20 mm., los fondos deberán ser de un solo color y el espacio libre alrededor de los números deberá ser por lo menos de 25 mm. No se permitirán números de 3 cifras, ni números de difícil identificación.

En las pruebas en las que el Campeonato Velocidad de Clásicas Motodes y de la Comunidad Valenciana, se celebre conjuntamente con la Copa de España de Clásicas, los dorsales de los pilotos inscritos en la Copa de España tendrán prioridad sobre los del Motodes/Territorial.

No pasarán verificación técnica las motocicletas que no cumplan escrupulosamente con este artículo.

03.02.- Suspensiones

Todas las motocicletas deben tener un par de amortiguadores de suspensión trasera. No se permiten MONO-AMORTIGUADORES, salvo que se pueda demostrar que la equipara de origen. El conjunto de la suspensión trasera debe parecer de la época.

Quedan excluidos los amortiguadores con el depósito de gas adicional o incorporado.

Así mismo no se permitirán suspensiones delanteras con reglaje exterior (aire, gas, etc.).

El diámetro de las barras de horquilla será de \varnothing 36 mm. de diámetro máximo.

03.03.- Frenos

Sólo se autorizarán los frenos de tambor. Quedan totalmente prohibidos los frenos de disco.

03.04.- Basculante

No se permiten basculantes de sección rectangular, con la excepción de los modelos que lo monten de origen. Se permiten refuerzos tanto en el basculante como en el chasis siempre que no modifique la estética del conjunto y de la propia motocicleta.

No se permite la utilización de titanio, fibra de carbono y Kevlar en basculantes. No se permiten basculantes de aluminio.

03.05.- Motor

Los motores se pueden modificar libremente y/o ponerles componentes modernos, pero con todas las partes visibles del motor, tapas, cilindros, cárteres, etc., deben tener el aspecto original de la época.

03.06.- Carburador

La elección de los carburadores es libre siempre que sean modelos de la época o su réplica. No se admiten carburadores de guillotina compuesta plana de aleaciones especiales. Ni con Power jet. No se permite admisión por láminas.

03.07. Puño giratorio de gas

El mando de gas (puño de acelerador) será de libre elección. No se admitirán los puños de gas de salida lateral.

03.08.- Seguridad

Es obligatorio el precintado de los tapones y tornillos que accedan a espacios físicos ocupados o bañados por aceite.

Todas las motocicletas de 4T, llevarán una bandeja inferior con capacidad suficiente para recoger posibles pérdidas de aceite por rotura del motor, su capacidad mínima ha de ser la mitad de la cantidad de aceite que contenga el cárter o el depósito.

En caso de tratarse de motores de cárter seco, el depósito de aceite debe ser de tipo y diseño de origen y colocado en el chasis en la posición original.

Todos los respiraderos del motor y/o desvaporizadores deberán terminar en un recipiente de cantidad mínima de 250 cc, para los motores de 2T y de 500cc. Para los motores de 4T.

03.09.- Escape

Es obligatorio el uso de silenciosos en todas las motos de 2T, así como también es aconsejable en las motocicletas de 4T. No se permiten silenciosos de carbono o Kevlar.

03.10.- Dirección

Los topes de dirección son obligatorios y deberán estar colocados adecuada y firmemente de forma que permita dejar libre el espacio suficiente y seguro entre la mano cerrada sobre cualquiera de los puños y el depósito de la moto, al girar el tren delantero.

03.11.- Mandos

Los accesorios que se monten, tales como pedales de cambio y freno, reposapiés, soportes, manetas, amortiguador de dirección, tirantes de freno, etc., deberán ser iguales o similares a los utilizados en competición hasta el año 1976.

Las manetas siempre terminaran en bola, así como los semimanillares los reposapiés (estriberas), y las palancas de cambio y freno trasero serán redondeadas (las manetas de plástico no están autorizadas).

03.12.- Manillares

Todas las motocicletas deberán llevar semimanillares, los cuales deberán ir montados debajo de la tija superior.

Las motocicletas deben estar equipadas con un interruptor o botón corta corriente, en perfecto estado de funcionamiento, situado a un lado u otro de los semimanillares.

03.13.- Depósito combustible

Los depósitos de gasolina deberán forrarse interiormente de una mouse retardante del fuego (preferiblemente con Explosafe). El respiradero del depósito, llevará una válvula que permita tener el depósito sin presión, pero que evite la salida de combustible.

04.- NEUMÁTICOS y LLANTAS

No se permiten ruedas de aleación (llantas de palos), sólo de radios máxima anchura 3" pulgadas (76'2 mm.) y un diámetro de Ø 18" ó 19" pulgadas.

Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos. No se permiten SLIKS ni SLIKS RAYADOS y ni cualquier otro neumático de perfil bajo. Máxima anchura 120, para llantas de 18 o 19 pulgadas.

05.- ADECUACIÓN DE LAS MOTOCICLETAS A LOS REGLAMENTOS

No se admitirán motocicletas cuyo aspecto exterior de conservación y/o de restauración, no se adapte a los mínimos exigibles por el presente Reglamento Técnico a todas las pruebas se desplazará un Comisario Técnico, el cual tendrá la potestad de DENEGAR LA SALIDA A PISTA (previo informe al Jurado) a las motocicletas que no reúnan las mínimas condiciones exigidas en el Reglamento Técnico. Tampoco se permitirán manillares "PLANOS" o enduro, ya que estos no son recomendables ni estéticos en competiciones de velocidad, solamente semimanillares de uso en competición. En los demás, todas las motocicletas deberán estar preparadas de acuerdo con los requerimientos del código FIM y/o del reglamento particular de la prueba. Cualquier cuestión que se suscitase, se resolverá basándose en el presente Reglamento por la Comisión Deportiva de la F.M.C.V.

06.- RECOMENDACIONES

La decoración de las motocicletas se realizará respetando en lo posible los colores originales que cada marca utilizaba en la época, así como los diseños y fileteados, no estando permitido los colores excesivamente vivos, que puedan desvirtuar el espíritu clásico de estas motos de época y competición.

Uso de carburantes:

Solamente estarán permitidos los combustibles que se puedan adquirir en cualquier surtidor, para uso comercial y las gasolinas de hasta cien octanos, ricas en plomo, acorde con los materiales de nuestras motos. No se permite gasolinas de competición, ni con aditivos especiales.

Publicidad:

La publicidad en las motocicletas deberá ser lo más discreta posible.

La vestimenta de los pilotos:

Monos de cuero de una sola pieza. Se aconseja que el color de los monos sea negro, de un solo color tradicional o bicolor (siempre pantalón negro)

Seguridad del piloto:

Se recomienda utilizar siempre espaldera y protecciones en el mono, tanto las botas, guantes y mono deberán estar en perfecto estado. El casco estará debidamente homologado con la identificación del fabricante para uso deportivo y será modelo integral. Todos los pilotos están obligados a presentar el equipo personal en la verificación técnica, a petición del Comisario Técnico.

07.- DISPOSICIONES GENERALES

No se permite la utilización de titanio, fibra de carbono y Kevlar en chasis.

Todas las motocicletas deben llevar protector cadena/corona según norma FIM.

Cualquier cuestión y disposición no prevista en los reglamentos ya indicado, podrá ser resuelto por la Comisión Deportiva de la F.M.C.V.

REGLAMENTO TÉCNICO CLÁSICAS FORMULA I

01.- FABRICACIÓN

Hasta el año 1983 incluido.

02.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS EN COMPETICIÓN

Las motocicletas admitidas para el Campeonato son:

03.- CARACTERÍSTICAS

MOTOCICLETAS DE COMPETICIÓN o SPORT 2 TIEMPOS HASTA 750 cc. y MÁXIMO 3 CILINDROS 4 TIEMPOS HASTA 1200 cc. y 6 CILINDROS MÁXIMO REFRIGERACIÓN AIRE, ACEITE, (AGUA hasta 1978)

SE PERMITE EL INTERCAMBIO DE MOTORES y CHASIS SE PERMITEN PROTOTIPOS DOCUMENTADOS HASTA 1983 SERAN ADMITIDAS: YAMAHA TZ / SUZUKI GT 750 (ROCA)

03.01.- MOTOCICLETAS

Las motocicletas deben presentarse tal como era en su época, sin cambios externos. Respetando los modelos de competición, deportivos y sport de cada fabricante y marca; y deben usarse colines, silletas, depósitos y carenados de época, o caso de que sean de fabricación posterior, deberán tener el mismo aspecto que si fueran del periodo original.

Se utilizarán siempre guardabarros delantero, excepto cuando sea moto carenada y que esta lleve la forma de la rueda, como eran en la época.

03.02.- DORSALES Y FONDOS

CATEGORÍA "F-I"

Fondo: Blanco

Número Negro

Como norma obligatoria la altura de los números deberá ser como mínimo de 140 mm., anchura mínima 70 mm., anchura mínima del trazo 20 mm., los fondos deberán ser de un solo color y el espacio libre alrededor de los números deberá ser por lo menos de 25 mm. No se permitirán números de 3 cifras, ni números de difícil identificación.

En las pruebas en las que el Campeonato Velocidad de Clásicas Motodes y de la Comunidad Valenciana, se celebre conjuntamente con la Copa de España de Clásicas, los dorsales de los pilotos inscritos en la Copa de España tendrán prioridad sobre los del Motodes/Territorial.

No pasarán verificación técnica las motocicletas que no cumplan escrupulosamente con este artículo.

03.03.- FRENOS

Se permiten frenos de tambor o disco en ambas ruedas. Los discos de un diámetro máximo de \varnothing 300 mm., bomba delantera con depósito incorporado, manetas de freno y embrague sin regulación, latiguillos metálicos, las pinzas de freno tendrán un máximo de dos pistones.

03.04.- LLANTAS

La máxima anchura de las llantas en ambas ruedas será de 3'50"(pulgadas), y un diámetro de \varnothing 18"ó \varnothing 19"pulgadas. Se permiten ruedas de aleación siempre que sean las originales del modelo de cada motocicleta

03.05.- SUSPENSIONES

Todas las motocicletas deben tener un par de amortiguadores de suspensión trasera. No se permiten MONO-AMORTIGUADORES, salvo que se pueda demostrar que la equipara de origen. El conjunto de la suspensión trasera debe parecer de la época.

Así mismo se permitirán suspensiones delanteras con reglaje exterior (aire, gas, etc.). El diámetro de las barras de horquilla será de \varnothing 43 mm. de diámetro máximo.

03.06.- BASCULANTE

Se permiten basculantes de sección rectangular, se permiten refuerzos tanto en el basculante como en el chasis siempre que no modifique la estética del conjunto y de la propia motocicleta.

03.07.- MOTOR / CILINDRADA

Los motores se pueden modificar libremente, se permite aumentar la cilindrada del modelo de motor de origen.

Formula I:

Motocicletas de competición o sport de 2T.hasta 750 cc. (3 cilindros máximo).

Motocicletas de competición o sport de 4T.hasta 1.200 cc. (6 cilindros máximo).

Refrigeradas por aire o aceite. Refrigeradas por agua hasta el año 1978

03.08.- CARBURADOR

La elección de los carburadores es libre siempre que sean modelos hasta 1983 o replicas de los mismos, también se admiten motores con admisión por láminas si lo llevara de origen.

03.09.- MANDO DE ACELERADOR

El mando de gas (puño de acelerador) será de libre elección.

03.10.- SEGURIDAD

Es obligatorio el precintado de los tapones y tornillos que accedan a espacios físicos ocupados o bañados por aceite.

Todos los respiraderos del motor y/o desvaporizadores deberán terminar en un recipiente de cantidad mínima de 250 cc.

03.11.- ESCAPE

Es obligatorio el uso de silenciosos en todas las motos de 2T, así como también es aconsejable en las motocicletas de 4T.

03.12.- DIRECCIÓN

Los topes de dirección son obligatorios y deberán estar colocados adecuada y firmemente de forma que permita dejar libre el espacio suficiente y seguro entre la mano cerrada sobre cualquiera de los puños y el depósito de la moto, al girar el tren delantero.

03.13.- MANETAS Y MANDOS PIE

Los accesorios que se monten, tales como pedales de cambio y freno, reposapiés, soportes, manetas, amortiguador de dirección, tirantes de freno, etc.

Deberán ser iguales o similares a los utilizados en competición hasta el año 1983.

Las manetas siempre terminaran en bola, así como los semimanillares los reposapiés (estriberas), y las palancas de cambio y freno trasero serán redondeadas. (Quedan prohibidas las manetas de plástico).

03.14.- MANILLARES

Todas las motocicletas deberán llevar semimanillares, los cuales deberán ir montados debajo de la tija superior.

Las motocicletas deben estar equipadas con un interruptor o botón corta corriente, en perfecto estado de funcionamiento, situado a un lado u otro de los semimanillares.

03.15.- DEPOSITO COMBUSTIBLE

Los depósitos de gasolina deberán forrarse interiormente de una mouse retardante del fuego (preferiblemente con Explosafe)

04.- NEUMÁTICOS

Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos. No se permiten SLIKS ni SLIKS RAYADOS y cualquier otro neumático de perfil bajo. Máxima anchura 150.

05.- ADECUACIÓN DE LAS MOTOCICLETAS A LOS REGLAMENTOS

No se admitirán motocicletas cuyo aspecto exterior de conservación y/o de restauración, no se adapte a los mínimos exigibles por el presente Reglamento Técnico a todas las pruebas se desplazará un Comisario Técnico, el cual tendrá la potestad de DENEGAR LA SALIDA A PISTA (previo informe al Jurado) a las motocicletas que no reúnan las mínimas condiciones exigidas en el Reglamento Técnico. Tampoco se permitirán manillares “PLANOS” o enduro, ya que estos no son recomendables ni estéticos en competiciones de velocidad, solamente semimanillares de uso en competición. En los demás, todas las motocicletas deberán estar preparadas de acuerdo con los requerimientos del código FIM y/o del reglamento particular de la prueba. Cualquier cuestión que se suscitase, se resolverá basándose en el presente Reglamento por la Comisión Deportiva de la F.M.C.V.

07.- RECOMENDACIONES

La decoración de las motocicletas se realizará respetando en lo posible los colores originales que cada marca utilizaba en la época, así como los diseños y fileteados, no estando permitido los colores excesivamente vivos, que puedan desvirtuar el espíritu clásico de estas motos de época y competición.

Uso de carburantes:

Solamente estarán permitidos los combustibles que se puedan adquirir en cualquier surtidor, para uso comercial y las gasolinas de hasta cien octavos, ricas en plomo, acorde con los materiales de nuestras motos. No se permite gasolinas de competición, ni con aditivos especiales.

Publicidad:

La publicidad en las motocicletas deberá ser lo más discreta posible.

La vestimenta de los pilotos:

Monos de cuero de una sola pieza. Se aconseja que el color de los monos sea negro, de un solo color tradicional o bicolor (siempre pantalón negro)

Seguridad del piloto:

Se recomienda utilizar siempre espaldera y protecciones en el mono, tanto las botas, guantes y mono deberán estar en perfecto estado. El casco estará debidamente homologado con la identificación del fabricante para uso deportivo y será modelo integral. Todos los pilotos están obligados a presentar el equipo personal en la verificación técnica, a petición del Comisario Técnico.

08.- DISPOSICIONES GENERALES

No se permite la utilización de titanio, fibra de carbono y kevlar en chasis y basculantes. No se permiten basculantes de aluminio (con la excepción de los modelos que lo monten de origen). No se permiten silenciosos de carbono o Kevlar.

Las llantas de aleación sólo se permiten en los modelos que las porten de origen, en caso de sustitución tendrán que ser de radios.

Todas las motocicletas deben llevar protector cadena/corona según norma FIM y las motocicletas de 4 T es obligatorio el montaje de una bandeja de recuperación de aceite, su capacidad mínima ha de ser la mitad de la cantidad de aceite que contenga el cárter o depósito.

Cualquier cuestión y disposición no prevista en los reglamentos ya indicados, podrán ser resueltas por la Comisión Deportiva de la F.M.C.V.

REGLAMENTO TÉCNICO CLÁSICAS FORMULA II

01.- FABRICACIÓN

Hasta 1983 incluido

02.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS EN COMPETICIÓN

Las motocicletas admitidas para el Campeonato son:

MOTOCICLETAS DE COMPETICIÓN o SPORT 2 TIEMPOS HASTA 500 cc. y MÁXIMO 2 CILINDROS 4 TIEMPOS HASTA 600 cc. (4 CILINDROS) 4 TIEMPOS HASTA 650 cc. (1, 2 ó 3 CILINDROS) REFRIGERACIÓN AIRE, ACEITE DORSAL SE PERMITE EL INTERCAMBIO DE MOTORES y CHASIS SE PERMITEN PROTOTIPOS DOCUMENTADOS ANTERIORES A 1983 SERAN ADMITIDAS: TD y RD 250 ó 400

02.01.- DORSALES Y FONDOS

CATEGORÍA "F-II"

Fondo: Rojo

Número Blanco

Como norma obligatoria la altura de los números deberá ser como mínimo de 140 mm., anchura mínima 70 mm., anchura mínima del trazo 20 mm., los fondos deberán ser de un solo color y el espacio libre alrededor de los números deberá ser por lo menos de 25 mm. No se permitirán números de 3 cifras, ni números de difícil identificación.

En las pruebas en las que el Campeonato Velocidad de Clásicas Motodes y de la Comunidad Valenciana, se celebre conjuntamente con la Copa de España de Clásicas, los dorsales de los pilotos inscritos en la Copa de España tendrán prioridad sobre los del Motodes/Territorial.

No pasarán verificación técnica las motocicletas que no cumplan escrupulosamente con este artículo.

03.- CARACTERÍSTICAS

03.01.- MOTOCICLETAS

Las motocicletas deben presentarse tal como era en su época, sin cambios externos. Respetando los modelos de competición, deportivos y sport de cada fabricante y marca; y deben usarse colines, silletas, depósitos y carenados de época, o caso de que sean de fabricación posterior, deberán tener el mismo aspecto que si fueran del periodo original.

Se utilizarán siempre guardabarros delantero, excepto cuando sea moto carenada y que esta lleve la forma de la rueda, como eran en la época.

03.02.- FRENOS

Se permiten frenos de tambor o disco en ambas ruedas. Los discos de un diámetro máximo de Ø 280 mm, discos no flotantes, bombas con depósito incorporado, se permiten por seguridad latiguillos metálicos. Las manetas de freno o embrague sin regulación. Las pinzas de freno tendrán un máximo de dos pistones.

03.03.- LLANTAS

La máxima anchura de las llantas en ambas ruedas será de 3"(pulgadas), 76.2 mm. y un diámetro de Ø 18"ó Ø 19"(pulgadas). Se permiten ruedas de aleación siempre que sean las originales del modelo de motocicleta.

03.04.- SUSPENSIONES

Todas las motocicletas deben tener un par de amortiguadores de suspensión trasera. No se permiten MONO-AMORTIGUADORES, salvo que se pueda demostrar que la equipara de origen. El conjunto de la suspensión trasera debe parecer de la época.

Así mismo no se permitirán suspensiones delanteras con reglaje exterior (aire, gas, etc.).

El diámetro de las barras de horquilla será de Ø 36 mm. de diámetros máximo.

03.05.- BASCULANTE

Se permiten basculantes de sección rectangular, se permiten refuerzos tanto en el basculante como en el chasis siempre que no modifique la estética del conjunto y de la propia motocicleta.

03.06.- MOTOR / CILINDRADA

Los motores mantendrán en su conjunto la estética original. Formula II:
Motocicletas de competición o sport de 2T hasta 500 cc. (2 cilindros máximo)
Motocicletas de competición o sport de 4T hasta 600 cc. (4 cilindros).
Motocicletas de competición o sport de 4T hasta 650 cc. (1, 2 ó 3 cilindros).

03.07.- CARBURADOR

La elección de los carburadores es libre siempre que sean modelos hasta 1983 o replicas de los mismos, también se admiten motores con admisión por láminas si lo llevara de origen.

03.08.- MANDO ACELERADOR

El mando de gas (puño de acelerador) será de libre elección.

03.09.- SEGURIDAD

Es obligatorio el precintado de los tapones y tornillos que accedan a espacios físicos ocupados o bañados por aceite.
Todos los respiraderos del motor y/o desvaporizadores deberán terminar en un recipiente de cantidad mínima de 500 cc.

03.10.- ESCAPE

Es obligatorio el uso de silenciosos en todas las motos de 2T, así como también es aconsejable en las motocicletas de 4T.

03.12.- DIRECCIÓN

Los topes de dirección son obligatorios y deberán estar colocados adecuada y firmemente de forma que permita dejar libre el espacio suficiente y seguro entre la mano cerrada sobre cualquiera de los puños y el depósito de la moto, al girar el tren

03.13.- MANETAS Y MANDOS PIE

Los accesorios que se monten, tales como pedales de cambio y freno, reposapiés, soportes, manetas, puño de acelerador, amortiguador de dirección, tirantes de freno, etc.
Deberán ser iguales o similares a los utilizados en competición hasta el año 1983. Las manetas siempre terminaran en bola, así como los semimanillares los reposapiés (estriberas), y las palancas de cambio y freno trasero serán redondeadas. (Quedan prohibidas las manetas de plástico).

03.14. MANILLARES

Todas las motocicletas deberán llevar semimanillares, los cuales deberán ir montados debajo de la tija superior.
Las motocicletas deben estar equipadas con un interruptor o botón corta corriente, en perfecto estado de funcionamiento, situado a un lado u otro de los semimanillares.

03.15. DEPOSITO COMBUSTIBLE

Los depósitos de gasolina deberán forrarse interiormente de una mouse retardante del fuego (preferiblemente con Explosafe)

04.- NEUMÁTICOS

Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos. No se permiten SLIKS ni SLIKS RAYADOS y cualquier otro neumático de perfil bajo. Máxima anchura 130.

05.- ADECUACIÓN DE LAS MOTOCICLETAS A LOS REGLAMENTOS

No se admitirán motocicletas cuyo aspecto exterior de conservación y/o de restauración, no se adapte a los mínimos exigibles por el presente Reglamento Técnico a todas las pruebas se desplazará un Comisario Técnico, el cual tendrá la potestad de DENEGAR LA SALIDA A PISTA (previo informe al Jurado) a las motocicletas que no reúnan las mínimas condiciones exigidas en el Reglamento Técnico. Tampoco se permitirán manillares "PLANOS" o enduro, ya que estos no son recomendables ni estéticos en competiciones de velocidad, solamente semimanillares de uso en competición.

En los demás, todas las motocicletas deberán estar preparadas de acuerdo con los requerimientos del código FIM y/o del reglamento particular de la prueba. Cualquier cuestión que se suscitase, se resolverá basándose en el presente Reglamento por la Comisión Deportiva de la F.M.C.V.

06.- SALIDA EN CARRERA

Se efectuará con motor en marcha, el proceso de salida, se desarrollara en la forma siguiente:

Todas las motocicletas se situarán en la zona de Pit Line, junto al semáforo de acceso a pista, una vez abierto el semáforo todas las motocicletas se dirigirán hacia la parrilla según clasificación de entrenamientos, inmediatamente se dará la salida a la vuelta de calentamiento y posteriormente se dará la salida de carrera.

Las motocicletas que por cualquier circunstancia no estuvieran en la zona de Pit Line en el momento de dar acceso a pista, NO PODRÁN tomar la salida desde la parrilla, debiendo permanecer con el motor en marcha en esa zona hasta que se efectúe la salida de carrera.

07.- RECOMENDACIONES

La decoración de las motocicletas se realizará respetando en lo posible los colores originales que cada marca utilizaba en la época, así como los diseños y fileteados, no estando permitido los colores excesivamente vivos, que puedan desvirtuar el espíritu clásico de estas motos de época y competición.

Uso de carburantes:

Solamente estarán permitidos los combustibles que se puedan adquirir en cualquier surtidor, para uso comercial y las gasolinas de hasta cien octanos, ricas en plomo, acorde con los materiales de nuestras motos. No se permite gasolinas de competición, ni con aditivos especiales.

Publicidad:

La publicidad en las motocicletas deberá ser lo más discreta posible.

La vestimenta de los pilotos:

Monos de cuero de una sola pieza. Se aconseja que el color de los monos sea negro, de un solo color tradicional o bicolor (siempre pantalón negro)

Seguridad del piloto:

Se recomienda utilizar siempre espaldera y protecciones en el mono, tanto las botas, guantes y mono deberán estar en perfecto estado. El casco estará debidamente homologado con la identificación del fabricante para uso deportivo y será modelo integral. Todos los pilotos están obligados a presentar el equipo personal en la verificación técnica, a petición del Comisario Técnico.

08.- DISPOSICIONES GENERALES

No se permite la utilización de titanio, fibra de carbono y Kevlar en chasis y basculantes. No se permiten basculantes de aluminio (con la excepción de los modelos que lo monten de origen). No se permiten silenciosos de carbono o Kevlar.

Las llantas de aleación sólo se permiten en los modelos que las porten de origen, en caso de sustitución tendrán que ser de radios.

Todas las motocicletas deben llevar protector cadena/corona según norma FIM y las motocicletas de 4 T es obligatorio el montaje de una bandeja de recuperación de aceite, su capacidad mínima ha de ser la mitad de la cantidad de aceite que contenga el cárter o depósito.

Cualquier cuestión y disposición no prevista en los reglamentos ya indicados, podrán ser resueltas por la Comisión Deportiva de la F.M.C.V.