



REGLAMENTO TÉCNICO CLÁSICAS 2011

REGLAMENTO DE CLÁSICAS CLASE B/C

1.- FABRICACIÓN

Las motocicletas de las categorías B y C deberán estar fabricadas entre 1945 y 1972 , no podrán ser de origen japonés ni bicilíndricas

2.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS EN COMPETICIÓN

Las motocicletas admitidas para el Campeonato de Castilla la Mancha 2006 son:

- MOTOCICLETAS DE COMPETICIÓN o SPORT
- 2 TIEMPOS HASTA 250 ccCATEGORÍA “B”
- 4 TIEMPOS HASTA 350 cc.....CATEGORÍA “B”

DORSAL VERDE Nº BLANCO

- 2 TIEMPOS DESDE 260 cc hasta 350 cc.....CATEGORÍA “C”
- 4 TIEMPOS DESDE 360 cc hasta 500 cc.....CATEGORÍA “C”

350.....DORSAL AZUL Nº BLANCO

500.....DORSAL AMARILLO Nº NEGRO

3.- CARACTERÍSTICAS

3.1.- 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 aleta (guardabarros) delantera, excepto cuando sea moto carenada y que esta lleve la forma de la rueda, como eran en la época.

3.2.- No se permiten frenos de disco , sólo frenos de tambor.



3.3. y 3.4.- No se permiten ruedas de aleación (llantas de palos) , sólo de radios máxima anchura 3'' pulgadas 76.2 mm y un Ø de 18'' ó 19'' pulgadas.

3.5.- 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 serán de 36 mm de Ø máximo.

3.6.- No 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.

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

MONTESA	RIZADOS SALIDA LATERAL MOTO CARENADA
BULTACO	CILINDROS CUADRADOS
OSSA	CILINDROS CUATRO ALETAS MOTO CARENADA
DUCATI	CILINDROS REDONDOS

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

3.9.- El mando de gas (acelerador de puño) será siempre de salida frontal para todas las categorías.

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

3.11.- 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.

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

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

3.14.- 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.

3.15.- 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 1980 (quedan prohibidos los puños de acelerador de salida lateral y las manetas de plástico)

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

4.- 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 120.

5.- 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 Director de Competición) 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.C.M.M.

6.- 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 PODRAN tomar la salida desde la parrilla, debiendo permanecer con el motor en marcha en esa zona hasta que se efectúe la salida de carrera.

7.- 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.

8.- DISPOSICIONES GENERALES

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

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 a de ser la mitad de la cantidad de aceite que contenga el carter o depósito.

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



REGLAMENTO TECNICO CLASICAS FORMULA I

1.- FABRICACIÓN

HASTA 1980 INCLUIDO

2.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS EN COMPETICIÓN

Las motocicletas admitidas para el Campeonato de Castilla la Mancha 2006 son:

- 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 o AGUA
- DORSAL FONDO BLANCO y N° NEGRO
- SE PERMITE EL INTERCAMBIO DE MOTORES y CHASIS
- SE PERMITEN PROTOTIPOS DOCUMENTADOS HASTA 1980
- LA EDAD MÍNIMA DE LOS PARTICIPANTES SERÁ DE 35 AÑOS
- SE ADMITEN LAS YAMAHA TZ –TD y RD 250-400

3.- CARACTERÍSTICAS

3.1.- 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 aleta (guardabarros) delantera, excepto cuando sea moto carenada y que esta lleve la forma de la rueda, como eran en la época.

3.2.- Se permiten frenos de tambor o disco en ambas ruedas. Los discos de un Ø máximo de 300 mm , pinzas de simple pistón , bomba delantera con depósito incorporado, manetas de freno y embrague sin regulación, latiguillos metálicos, las pinzas de freno máximo dos pistones.

3.3. y 3.4.- La máxima anchura de las llantas en ambas ruedas será de 3'50 " (pulgadas) , y un Ø de 18 " ó 19 " (pulgadas). Se permiten ruedas de aleación siempre que sean las originales del modelo de cada motocicleta



3.5.- 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 se permitirán suspensiones delanteras con reglaje exterior (aire, gas, etc). El diámetro de las barras de horquilla serán de 42 mm de Ø máximo.

3.6.- No 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.

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

3.8.- La elección de los carburadores es libre siempre que sean modelos hasta 1980 o replicas de los mismos , también se admiten motores con admisión por láminas si lo llevara de origen.

3.9.- El mando de gas (acelerador de puño) será siempre de salida frontal para todas las categorías.

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

3.11.- 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.

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

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

3.14.- 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.

3.15.- 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 1980 (quedan prohibidos los puños de acelerador de salida lateral y las manetas de plástico)

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



4.- 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 120.

5.- 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 Director de Competición) 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.C.M.M.

6.- 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 PODRAN tomar la salida desde la parrilla, debiendo permanecer con el motor en marcha en esa zona hasta que se efectúe la salida de carrera.

7.- 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.

8.- DISPOSICIONES GENERALES

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

Las llantas de aleación sólo se permiten las que lleva la moto de origen , no valen otras en caso de cambio tienen 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 a de ser la mitad de la cantidad de aceite que contenga el carter o depósito.

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



REGLAMENTO TECNICO CLASICAS FORMULA II

1.- FABRICACIÓN

HASTA 1980 INCLUIDO

2.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS EN COMPETICIÓN

Las motocicletas admitidas para el Campeonato de Castilla la Mancha 2006 son:

- MOTOCICLETAS DE COMPETICIÓN o SPORT
- 2 TIEMPOS HASTA 370 cc y MÁXIMO 2 CILINDROS
- 4 TIEMPOS HASTA 500 . 1,2,3 y 4 CILINDROS
- REFRIGERACIÓN AIRE, ACEITE
- DORSAL FONDO ROJO Nº BLANCO
- SE PERMITE EL INTERCAMBIO DE MOTORES y CHASIS
- SE PERMITEN PROTOTIPOS DOCUMENTADOS ANTERIORES A 1980

3.- CARACTERÍSTICAS

3.1.- 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 aleta (guardabarros) delantera, excepto cuando sea moto carenada y que esta lleve la forma de la rueda, como eran en la época.

3.2.- Se permiten frenos de tambor o disco en ambas ruedas. Los discos de un Ø máximo de 260 mm , pinzas de simple pistón , discos no flotantes, bombas con depósito redondo o modelo original , se permiten por seguridad latiguillos metálicos. Las manetas de freno o embrague sin regulación

3.3. y 3.4.- La máxima anchura de las llantas en ambas ruedas será de 3 “ (pulgadas) , 76.2 mm y un Ø de 18 “ ó 19 “ (pulgadas). Se permiten ruedas de aleación siempre que sean las originales del modelo de motocicleta



3.5.- 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 serán de 36 mm de Ø máximo.

3.6.- No 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.

3.7.- Los motores se pueden modificar libremente , no se permite aumentar la cilindrada del modelo de motor de origen.

3.8.- La elección de los carburadores es libre siempre que sean modelos hasta 1980 o replicas de los mismos , también se admiten motores con admisión por láminas si lo llevara de origen.

3.9.- El mando de gas (acelerador de puño) será siempre de salida frontal para todas las categorías.

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

3.11.- 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.

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

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

3.14.- 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.

3.15.- 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 1980 (quedan prohibidos los puños de acelerador de salida lateral y las manetas de plástico)

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



4.- 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 120.

5.- 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 Director de Competición) 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.C.M.M.

6.- SALIDA EN CARRERA

Se efectuará con motor en marcha, el proceso de salida, se desarrollará 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 PODRAN tomar la salida desde la parrilla, debiendo permanecer con el motor en marcha en esa zona hasta que se efectúe la salida de carrera.

7.- 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.

8.- DISPOSICIONES GENERALES

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

Las llantas de aleación sólo se permiten las que lleva la moto de origen , no valen otras en caso de cambio tienen 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 a de ser la mitad de la cantidad de aceite que contenga el carter o depósito.

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