



REGLAMENTO TÉCNICO CLÁSICAS D 2015

Artículo 0.- INTRODUCCIÓN

Reglamento Técnico para las Motocicletas Clásicas Deportivas, clásicas "D" participantes en la Copa de Velocidad de FCMM 2015

Artículo 1.- FABRICACIÓN Limite de edad de las Motos)

Todas las motos fabricadas HASTA **1977 INCLUIDO**, de dos y cuatro tiempos, de todas las marcas comerciales, y de las cilindradas especificadas en el siguiente artículo.

Artículo 2.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS EN COMPETICIÓN

Las motocicletas admitidas para el Campeonato de Castilla la Mancha 2015 son:

- **MOTOCICLETAS DE COMPETICIÓN o SPORT**
- **DORSAL FONDO BLANCO y Nº NEGRO**
- **SE PERMITE EL INTERCAMBIO DE MOTORES y CHASIS**
- **LA EDAD MÍNIMA DE LOS PARTICIPANTES SERÁ DE 35 AÑOS**

Artículo 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.- La máxima anchura de las llantas en ambas ruedas será de 4" (pulgadas) , y un Ø de 18 " ó 19 " (pulgadas). Se permiten ruedas de aleación.

3.4 y 3.5.- Todas las motocicletas deben tener un par de amortiguadores de suspensión trasera. No se permiten MONO-AMORTIGUADORES. 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 será de **43** 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. Respetando los límites del punto 2.

3.8.- 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.

3.9.- El mando de gas (acelerador de puño) será libre para estas 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 **500** c.c.

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 **1977** (quedan prohibidas 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.

Artículo 4.- NEUMÁTICOS

No se permiten SLIKS ni SLIKS RAYADOS. Anchura comercial de los neumáticos en función de las llantas permitidas. Para la categoría FI

Artículo 5.- ADECUACIÓN DE LAS MOTOCICLETAS AL REGLAMENTO

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. Solo se permitirán semi-manillares

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.

Artículo 6.- 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, espaldera 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.



Artículo 7.- 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 4T 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 resueltas por la Comisión Deportiva de la F.C.M.M



REGLAMENTO TÉCNICO CLÁSICAS (1) 2015

FORMULA 1 (FI)

Artículo 0.- INTRODUCCIÓN

Reglamento Técnico para las Motocicletas Clásicas Deportivas, categorías "FI" participantes en la Copa de Velocidad de FCMM 2015

Artículo 1.- FABRICACIÓN Limite de edad de las Motos)

Todas las motos fabricadas HASTA **1989 INCLUIDO**, de dos y cuatro tiempos, de todas las marcas comerciales, y de las cilindradas especificadas en el siguiente artículo.

Artículo 2.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS EN COMPETICIÓN

Las motocicletas admitidas para el Campeonato de Castilla la Mancha 2015 son:

- MOTOCICLETAS DE COMPETICIÓN o SPORT
-
- 2 TIEMPOS HASTA 750 cc
- 4 TIEMPOS HASTA 1200 cc.
- REFRIGERACIÓN AIRE, ACEITE o AGUA
- DORSAL FONDO BLANCO y Nº NEGRO
- SE PERMITE EL INTERCAMBIO DE MOTORES y CHASIS
- SE PERMITEN PROTOTIPOS DOCUMENTADOS HASTA 1989
-
- LA EDAD MÍNIMA DE LOS PARTICIPANTES SERÁ DE 30 AÑOS

Artículo 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 \varnothing máximo de mm según modelo, 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.- La máxima anchura de las llantas en ambas ruedas será de 4" (pulgadas) , y un \varnothing de 18 " ó 19 " (pulgadas). Se permiten ruedas de aleación.

3.4 y 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 será de **43** mm de \varnothing máximo.

3.6.- No se permiten basculantes de sección rectangular, **salvo que lo lleven 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.

3.7.- Los motores se pueden modificar libremente, se permite aumentar la cilindrada del modelo de motor de origen. Respetando los límites del punto 2.

3.8.- 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.

3.9.- El mando de gas (acelerador de puño) será libre para estas 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 **500** c.c.

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 **1989** (quedan prohibidas 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.

Artículo 4.- NEUMÁTICOS

No se permiten SLIKS ni SLIKS RAYADOS. Anchura comercial de los neumáticos en función de las llantas permitidas. Para la categoría FI

Artículo 5.- ADECUACIÓN DE LAS MOTOCICLETAS AL REGLAMENTO

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. Solo se permitirán semi-manillares

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.

Artículo 6.- 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, espaldera 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.

Artículo 7.- 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 resueltas por la Comisión Deportiva de la F.C.M.M



REGLAMENTO TECNICO CLASICAS (2) 2015

FORMULA II

Artículo 1.- INTRODUCCIÓN

Reglamento Técnico para las Motocicletas Clásicas Deportivas, categorías "FII" y F-350 participantes en la Copa de Velocidad Clásicas

Artículo 2.- FABRICACIÓN

Todas las motos fabricadas HASTA **1989** INCLUIDO, de dos y cuatro tiempos, de todas las marcas comerciales, y de las cilindradas especificadas en el siguiente artículo.

Artículo 3.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS EN COMPETICIÓN

Las motocicletas admitidas para el Campeonato de Castilla la Mancha 2015 son:

- MOTOCICLETAS DE COMPETICIÓN o SPORT
- 2 TIEMPOS HASTA **500** c.c. y MÁXIMO 2 CILINDROS
- 4 TIEMPOS HASTA **650** c.c. 1,2,3 CILINDROS
- REFRIGERACIÓN AIRE, ACEITE
- DORSAL FONDO NEGRO/ROJO Nº BLANCO
- SE PERMITE EL INTERCAMBIO DE MOTORES y CHASIS
- SE PERMITEN PROTOTIPOS FABRICADOS Y DOCUMENTADOS ANTERIORES A **1989**
- LA EDAD MÍNIMA DE LOS PARTICIPANTES SERÁ DE **30** AÑOS
-
- **FORMULA 350** (También convocadas estas motos en la Copa 2T)
- **SERAN ADMITIDAS TD 250 y 350 (refrg. Aire)**

Artículo 4.- CARACTERÍSTICAS

4.1.- 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.



4.2.- Se permiten frenos de tambor o disco en ambas ruedas. Los discos de un \varnothing máximo de **280 mm**, pinzas de simple pistón, discos no flotantes, bombas con depósito redondo o **cuadrado**, se permiten por seguridad latiguillos metálicos. Las manetas de freno o embrague sin regulación. **Pinzas de serie o similares máximo de 2 pistones.**

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

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

4.5.- 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.

4.6.- Los motores se pueden modificar libremente, no se permite aumentar la cilindrada del modelo de motor de origen. Respetando los límites del artículo 2.

4.7.- 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.

4.8.- El mando de gas (acelerador de puño) serán preferentemente de salida frontal para todas las categorías.

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

4.10.- 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.

4.11.- Todos los respiraderos del motor y/o desvaporizadores deberán terminar en un recipiente de cantidad mínima de 250 cc. Para las motos de 2T y 500 cc. Para las 4T.

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

4.13.- 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.



4.14.- 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 1989 (quedan prohibidas 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.

Artículo 5.- NEUMÁTICOS

Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos. No se permiten SLIKS ni SLIKS RAYADOS. Máxima anchura **140**.

Artículo 6.- ADECUACIÓN DE LAS MOTOCICLETAS AL REGLAMENTO

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.

Artículo 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.

Artículo 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 4T 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.

Este reglamento admite la participación de motos prototipos, así como modelos de carretera, con las correcciones adecuadas de seguridad para pista y ajustándose a los años de fabricación y ajustándose a las cilindradas.

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