



REGLAMENTO TÉCNICO **CAMPEONATO NAVARRO DE VELOCIDAD MOTOS CLASICAS Y C.N.V.**

REGLAMENTO PARA CATEGORIAS “B” y “C”

Artículo 1.- INTRODUCCIÓN

Reglamento Técnico para las Motocicletas Clásicas Deportivas monocilindricas, categorías “B” y “C” participantes en el Campeonato Navarro de Velocidad Clásicas y C.N.V.

Artículo 2.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS EN COMPETICIÓN

Las motocicletas de las categorías B y C deberán estar fabricadas entre 1945 y 1972, se estipula este periodo de tiempo para definir los modelos admitidos en competición y sus replicas, pero solamente monocilindricas y no podrán ser de origen japonés.

MOTOCICLETAS MONOCILINDRICAS CATEGORIA “B”

- Motocicletas de competición o sport hasta 250cc 2 tiempos
- Motocicletas de competición o sport hasta 350cc 4 tiempos

Dorsales

Categoría	Fondo	Números
Clásicas B	Verde	Blanco

MOTOCICLETAS MONOCILINDRICAS CATEGORIA “C”

- Motocicletas de competición o sport desde 250cc hasta 350cc 2 tiempos
- Motocicletas de competición o sport desde 350cc hasta 500cc 4 tiempos

Dorsales

Categoría	Fondo	Números
Clásicas C (2T)	Azul	Blanco
Clásicas C (4T)	Amarillo	Negro

NOTA: LA EDAD MINIMA DE LOS PARTICIPANTES SERA DE 33 AÑOS.

Artículo 3.- FABRICACIÓN

Las motocicletas contempladas en este reglamento serán originales ó replicas, si bien este reglamento contempla que la mayoría de los modelos presentados son replicas, y entiende que los modelos originales son piezas de colección, es por lo que este reglamento obliga a ser rigurosos en la fabricación de replicas.

Para la fabricación de replicas este reglamento se acoge a los modelos y años de fabricación, teniendo en cuenta que los equipos y deportistas (pilotos) de la época (hasta el año 1972), realizaron cambios con materiales y medios de la época, lo cual también tiene en cuenta este reglamento, de acuerdo con los siguientes criterios:

- No se pueden intercambiar chasis, basculantes, motores, depósitos y fibras entre las marcas.
- No es aconsejable, pero se admite intercambiar, frenos de tambor, suspensiones delanteras.
- Así mismo se permite utilizar todo el material que se fabricaba en la época, para estos modelos de motos, y que se hacía de forma genérica ó 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 nunca se utilizaran colores denominados fosforitos, difuminados ó multicapa.
- Así mismo se evitara llevar publicidad, y en caso de llevar, será discreta, pequeña y de una sola marca.

Artículo 4.- CARACTERÍSTICAS

4.1.- Las motocicletas deben presentarse tal como eran 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.- No se permiten frenos de disco, sólo frenos de tambor.

4.3.- No se permiten ruedas de aleación (llantas de palos) , sólo de radios máxima anchura 2"1/2 pulgadas 63.50mm y un Ø de 18" ó 19" pulgadas.

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. 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 36mm de Ø máximo.

4.5.- Los chasis serán fieles replicas de los modelos originales, en cuanto a geometría y dimensiones, situación y forma de los anclajes, grados de avance de la dirección, así como el diámetro exterior de los tubos utilizados en su fabricación. (1)

Se aconseja respetar al máximo las replicas en todos sus aspectos, si bien este reglamento contempla, modificaciones en los rodamientos de dirección y los casquillos del basculante, dado que se trata de elementos internos. (1)

4.6.- 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.

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

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

Ante la restricción que dispone el mercado de motores de dos tiempos, de cilindrada 250cc. anteriores a 1972, se incluye la utilización de cilindros y marcas, según el siguiente detalle: Solamente categoría "B"

MONTESA 250C.C.	Cilindros Redondos de Época Fabricación (punto nº 4.1) Cilindros rizados, pero moto siempre carenada
BULTACO 250C.C.	Cilindros Redondos de Época Fabricación (punto nº 4.1) Cilindros Cuadrados modelos MK
OSSA 250C.C.	Cilindros de siete aletas de época Fabricación (punto nº 4.1) Cilindros de cuatro aletas, pero moto siempre carenada.

4.8.- La elección de los carburadores es libre siempre que sean modelos de la época o su réplica. No se admiten carburadores de guillotina, carburadores de compuerta plana, carburadores con Power Jet electrónico.

No se permite admisión por láminas.

No se permite aislar el cilindro de su carburador con pantallas ó cajas preparadas a tal efecto, con ningún tipo de material (metálico, sintético, gomas, cueros, etc.). Es decir el carburador ira conexasiónado al cilindro por su toma admisión.

Tampoco está permitido la utilización de conductos ó tomas de aire desde la parte frontal o lateral del careado y conducidas hasta los carburadores, cilindros, cárter de motor, etc.

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

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

4.11.- 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.

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

4.13.- 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.

4.14.- 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.

4.15.- 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 1972 (quedan prohibidos los puños de acelerador de salida lateral y las manetas de plástico)

Siempre se utilizaran semimanillares montados obligatoriamente por debajo de las tijas, es lo único permitido para estas motos de competición.

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

4.16.-Las motocicletas deben estar equipadas de un interruptor o botón corta-contacto, tipo ON/OFF en estado de funcionamiento situado a un lado u otro del semi-manillar, teniendo en cuenta que en las motos de dos tiempos por la propia configuración del motor es poco efectivo, dado que por encima de un régimen de vueltas no afecta el corte eléctrico.

Artículo 5.- NEUMÁTICOS Y RUEDAS

Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos. No se permiten SLIKS ni SLIKS RAYADOS. Máxima anchura 120, para llantas de 18" ó 19" pulgadas.

Se recomienda NO utilizar calentadores, dado que desvirtúa el espíritu de la moto clásica, y al no ser un elemento utilizado en la época de estas motos, origina una publicidad negativa, que actualmente se trasmite por las redes sociales modernas.

Artículo 6.- DISPOSICIONES GENERALES Y DE SEGURIDAD

Todas las motocicletas deben llevar, en el depósito material ignífugo. La boca de carga de combustible de los depósitos se cerrara con tapones homologados por las marcas preferiblemente los de rosca. Quedando prohibidos los de presión con junta tórica.

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 ha de ser la mitad de la cantidad de aceite que contenga el cárter o depósito.

No se permitirán manillares "PLANOS" o enduro, ya que estos están prohibidos por la normativa de seguridad en competiciones de velocidad y además no son recomendables ni estéticos en competiciones de velocidad.

Para dar cumplimiento a la normativa internacional, sobre seguridad en motos, pilotos y pistas, es obligatoria nuestra aportación, para tener adecuadas nuestras motos en esta materia, y así mismo los componentes de protección del piloto. Por lo cual se detallan a continuación las medidas básicas, si bien todo lo que se avance en materia de seguridad representa un beneficio general.

Los depósitos de combustible tendrán dentro el material ignífugo homologado.

Se montara un protector de cadena efectivo y situado correctamente.

Todos los tapones de aceite deberán ir precintados.

Los gases, vapores de motor irán a un recipiente externo de 250cc.

El respiradero del depósito, llevara una válvula que permita tener el depósito sin presión pero que evite la salida de combustible.

Todas las motos de 4 tiempos llevaran una bandeja inferior con capacidad suficiente para recoger posibles pérdidas de aceite por rotura del motor. Solamente se utilizaran semimanillares de uso en competición.

Se montaran topes de dirección y amortiguador de dirección.

Las estriberas y semimanillares acabaran en puntas redondeadas.

En todo lo demás, todas las motocicletas deberán estar preparadas de acuerdo con los requerimientos de seguridad 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.

Cualquier cuestión y disposición no prevista en los reglamentos indicados, se resolverá por la Comisión Deportiva Federativa.

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.

Artículo 7.- RECOMENDACIONES E INTERPRETACION DEL REGLAMENTO

Decoración de las motocicletas: 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.

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 SALIDA A PISTA (previo informe al Director de Competición) a las motocicletas que no reúnan las mínimas condiciones exigidas en el Reglamento Técnico.

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

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, la correa de fijación será con el sistema de doble anilla 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.- ANEXOS

Tabla de mediciones de chasis

<i>Modelos y chasis</i>	<i>Diámetro del tubo central horizontal</i>	<i>Diámetro del tubo central vertical del.</i>	Diámetro de resto de tubos
BULTACO TSS 350 CC (doble cuna) modelo 29	27mm(doble tubo)	27mm(doble tubo)	27mm
AJR Replica Bultaco TSS 350 (doble cuna)	27mm (doble tubo)	27mm (doble tubo)	27mm
BULTACO TSS 250 CC (doble cuna) modelo 24 y 41	25mm (doble tubo)	25mm (doble tubo)	25mm
BULTACO TSS Replicas de modelos 6-14-24-41	25mm (doble tubo)	25mm (doble tubo)	25mm
BULTACO 250 CC MK-II modelo-23	37mm	37mm	22mm
BULTACO 250 CC MK-II (Replica)	38mm	38mm	22mm
BULTACO (Replica) para motores 250 CC	35mm	35mm	25mm
MONTESA 250 CC	35mm	35mm	22mm
OSSA 250 CC	46,75mm	25mm (doble tubo)	22mm
DUCATI 350 CC	45mm	35mm	22mm
DUCATI 450 CC	45mm	35mm	22mm
JAZEN	35mm	35mm	22mm

Existen otros modelos de Bultaco, que serian utilizables para los motores 250, a modo de ejemplo como el modelo 1-tralla 101, modelo 1.1-tralla 102 y modelo 35-mercurio 200, anteriores al año 1972.

También se admite para este año los chasis Jazen para motos monocilindricas españolas de dos tiempos hasta 250cc, conforme a la documentación presentada.

Se admite exclusivamente para este año los chasis replica TSS-350 en tubo de diámetro 28mm., debiendo adaptarse a las medidas originales para 2014.

Tabla de marcas de motocicletas más significativas (Tabla Orientativa)

Marca	Modelo	Cilindrada	Tiempos
BULTACO	TSS	350 CC	Dos Tiempos
BULTACO	MK2	250 CC	Dos Tiempos
AJR Replica Bultaco TSS	TSS	350 CC	Dos Tiempos
MONTESA	GP	250 CC	Dos Tiempos
OSSA	R	250 CC	Dos Tiempos
DUCATI		350 CC	Cuatro Tiempos
DUCATI	MKIII	450 CC	Cuatro Tiempos
JAWA-Sheely		500 CC	Cuatro Tiempos
JAWA-Rtchman		500 CC	Cuatro Tiempos
Mathcles		500 CC	Cuatro Tiempos
Sheely		500 CC	Cuatro Tiempos
Norton	MANX	500 CC	Cuatro Tiempos
Aermacchi- Harley		500 CC	Cuatro Tiempos
Aermacchi		250 CC	Dos Tiempos

TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECISADO EN ESTE REGLAMENTO ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO.

FEDERACIÓN NAVARRA
DE MOTOCICLISMO



NAFAR MOTOZIKLISMO
FEDERAKUNTZA



Anexo categorías: FI, FII y F350

REGLAMENTO TÉCNICO CLÁSICAS (1) 2013

FORMULA 1 (FI)

Artículo 1.- INTRODUCCIÓN

Reglamento Técnico para las Motocicletas Clásicas Deportivas, categorías "FI" participantes en el Campeonato Navarro de Velocidad Clásicas y C.N.V. de Motociclismo.

Artículo 2.- FABRICACIÓN

Todas las motos fabricadas HASTA **1983 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 Navarro de Velocidad Clásicas y C.N.V. de Motociclismo son:

- MOTOCICLETAS DE COMPETICIÓN o SPORT
-
- 2 TIEMPOS HASTA 750cc y MÁXIMO 3 CILINDROS
-
- 4 TIEMPOS HASTA 1200cc. y 6 CILINDROS MÁXIMO
-
- REFRIGERACIÓN AIRE, ACEITE o AGUA
-
- DORSAL FONDO BLANCO y Nº NEGRO
-
- SE PERMITE EL INTERCAMBIO DE MOTORES y CHASIS
-
- SE PERMITEN PROTOTIPOS DOCUMENTADOS HASTA 1983
-
- **LA EDAD MÍNIMA DE LOS PARTICIPANTES SERÁ DE 30 AÑOS**
-
- SE ADMITEN LAS YAMAHA TZ –TD y RD 250-**350** y 400

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 300mm , 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 \varnothing 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 será de 43mm 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.

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 **500cc**.

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 **1983** (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.

Artículo 4.- NEUMÁTICOS

Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos. No se permiten SLIK ni SLIK RAYADO. Máxima anchura **150mm**. 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. 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.N.M. y C.N.V. de Motociclismo.

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 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 cárter o depósito.

Cualquier cuestión y disposición no prevista en los reglamentos ya indicados, se resolverá basándose en el presente Reglamento por la Comisión Deportiva de la F.N.M. y C.N.V. de Motociclismo.

TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECISADO EN ESTE REGLAMENTO ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO.

FEDERACIÓN NAVARRA
DE MOTOCICLISMO



NAFAR MOTOZIKLISMO
FEDERAKUNTZA



REGLAMENTO TECNICO CLASICAS (2) 2013

FORMULA II

Artículo 1.- INTRODUCCIÓN

Reglamento Técnico para las Motocicletas Clásicas Deportivas, categorías "FII" y F350 participantes en el Campeonato Navarro de Velocidad Clásicas y C.N.V. de Motociclismo.

Artículo 2.- FABRICACIÓN

Todas las motos fabricadas HASTA **1983** INCLUIDO

Artículo 3.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS EN COMPETICIÓN

Las motocicletas admitidas para el Campeonato Navarro de Velocidad Clásicas y C.N.V. son:

- MOTOCICLETAS DE COMPETICIÓN o SPORT
- 2 TIEMPOS HASTA 500cc. y MÁXIMO 2 CILINDROS
- 4 TIEMPOS HASTA 650cc. 1,2,3 CILINDROS
- REFRIGERACIÓN AIRE, ACEITE
- DORSAL FONDO ROJO Nº BLANCO
- SE PERMITE EL INTERCAMBIO DE MOTORES y CHASIS
- SE PERMITEN PROTOTIPOS FABRICADOS Y DOCUMENTADOS ANTERIORES A 1983
- FORMULA 350
- SERAN ADMITIDAS TD y RD 250 y 350
- **EDAD MINIMA DE LOS PARTICIPANTES SERA DE 30 AÑOS**

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 Ø máximo de **280mm**, 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) 76.2mm y un Ø 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 36mm de Ø 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.

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 250cc. Para las motos de 2T y 500cc. 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 1983 (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.N.M. y C.N.V. de Motociclismo.

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 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.

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 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 cárter 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.N.M. y C.N.V. de Motociclismo.

TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECISADO EN ESTE REGLAMENTO ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO.

FEDERACIÓN NAVARRA
DE MOTOCICLISMO



NAFAR MOTOZIKLISMO
FEDERAKUNTZA

