



Campeonato Norte



REGLAMENTO TÉCNICO CLÁSICAS 2017

CAMPEONATO DE VELOCIDAD CLÁSICAS 2017

REGLAMENTO PARA LAS CATEGORIAS. "B"- Open B y "C"

Artículo 1.- INTRODUCCIÓN

Reglamento Técnico para las Motocicletas Clásicas Deportivas mono cilíndricas, categorías "B", Open-B y "C" participantes en el Campeonato de Velocidad Clásicas.

Artículo 2.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS EN COMPETICIÓN

Las motocicletas de las categorías B y C deberán estar fabricadas entre 1945 y 1972. **Las Open B de modelos posteriores al 1972 y hasta el 1977 con los detalles que contempla el presente reglamento para esta categoría.** Se estipula este periodo de tiempo para definir los modelos admitidos en competición y sus réplicas, pero solamente mono cilíndricas y no podrán ser de origen japonés.

MOTOCICLETAS MONOCILINDRICAS CATEGORIA "B"

Las motocicletas de la categoría clásicas B, deberán ajustarse estrictamente al reglamento para mantener la pureza de esta categoría, cualquier detalle que desvirtúe estos modelos se procederá al cambio a la categoría Open B.

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

Dorsales Categorías "B" y Open "B"

Categoría	Fondo	Números
Clásicas "B" y Open B	Verde	Blanco

MOTOCICLETAS MONOCILINDRICAS CATEGORIA "OPEN B"

Las motocicletas de la categoría OPEN B se reglamentan para dar cabida a las motos y modelos inmediatamente posteriores a 1972 y hasta el 1977 detallando los modelos que podrán ser utilizados, así como las características de los prototipos para los modelos de 2T-250cc

- Motocicletas de competición o sport hasta 250 cc 2 tiempos



- Ante la restricción que dispone el mercado de motores de dos tiempos, de cilindrada 250 c.c. anteriores a 1972, se incluye la utilización de motores posteriores al 1972 indicamos cilindros y marcas, según el siguiente detalle: Solamente categoría **“Open B”**

MONTESA 250 C.C.	Se admiten motores con cilindros rizados, pero moto siempre carenada
BULTACO 250 C.C.	Se admiten motores y chasis modelo GTS 250, pero moto siempre carenada.
OSSA 250 C.C.	Se admiten motores y cilindros de cuatro aletas, pero moto siempre carenada.

MOTOCICLETAS MONOCILINDRICAS CATEGORIA “C”

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

Dorsales Categoría “C”

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

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 réplicas.

Para la fabricación de réplicas 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.
- Se admite cambiar, siempre siguiendo el criterio de utilizar todos los elementos que se fabricaban en la época, para estos modelos de motos, y que se hacía de forma genérica ó para una



Campeonato Norte



marca en particular, tales como frenos de tambor, suspensión delantera, tijas, manetas, fibras, chasis, semimanillares, posa pies, llantas, amortiguadores, piñones, coronas, encendidos, carburadores solo atmosféricos y de esta época y replicas (SOLO CAMPANA REDONDA)

- 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 o multicapa.

- Así mismo se evitará 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 63.50 mm y un \varnothing de 18" ó 19" pulgadas.

4.4.- 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. Así mismo no se permitirán suspensiones delanteras con reglaje exterior (aire, gas, etc.). El diámetro de las barras de horquilla será de 36 mm de \varnothing máximo.

4.5.- Los chasis serán fieles réplicas 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 réplicas 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.



Campeonato Norte



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, cárteres, etc. deben tener el aspecto original de la época.

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 o cajas preparadas a tal efecto, con ningún tipo de material (metálico, sintético, gomas, cueros, etc.). es decir, el carburador ira conexasión 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, cárteres de motor, etc.

4.9.- El mando de gas (acelerador de puño) seta siempre de salida frontal para todas las categorías. Quedan prohibidas las Manetas de plástico

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 250 CC. para las motos de 2T, y recipiente de 500 CC. para las motos de 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

Siempre se utilizarán semimanillares montados obligatoriamente por debajo de las tijas, es lo



Campeonato Norte



único permitido para estas motos de competición.

Las manetas siempre terminarán 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, (obligatorio para todas las motos)

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, pues al no ser un elemento utilizado en la época de estas motos, y desde un punto de vista purista, puede originar una publicidad negativa.

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 cerrará con tapones homologados por las marcas preferiblemente los de rosca. Los tapones de los depósitos no roscados y que son originales de la marca, deberán llevar un precinto de seguridad sobre el tapón con cinta americana u otro medio más seguro. 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 a 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. (ver Punto 4.15)

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 LA SALIDA A PISTA (previo informe al Director de Competición Y Presidente del Jurado), 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.



Campeonato Norte



Uso de carburantes: Solamente estarán permitidos los combustibles que se puedan adquirir en cualquier surtidor, para uso comercial y las gasolineras sin plomo cumpliendo la normativa para el medio ambiente, (todos los motores deben funcionar con un carburante normal sin plomo con una tasa de plomo máxima de 0,005 g/l (sin plomo) y un MON máximo de 90 (ver Art. 2.10.1 para la especificación completa).

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.- RESUMEN GENERAL DE NORMATIVAS, DISPOSICIONES GENERALES, RECOMENDACIONES E INTERPRETACION DEL REGLAMENTO

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 relaciona a continuación es el resumen de los apartados anteriores y se incorporara a este reglamento las nuevas normas que se aprueben en materia de seguridad que representa un beneficio general para la competición.

- Los depósitos de combustible tendrán dentro el material ignífugo homologado.
- Se montará 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 capacidad mínima de 250cc, en función del modelo y cilindrada.
- Solamente se utilizarán semimanillares de uso en competición.
- Se montarán topes de dirección y amortiguador de dirección.
- Las estriberas, semimanillares y manetas acabaran en puntas redondeadas.
- 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.

Cualquier cuestión y disposición no prevista en los reglamentos indicados, podrán ser resueltas por la Comisión Deportiva Federativa.



En lo demás, todas las motocicletas deberán estar preparadas de acuerdo con los requerimientos del código FIM y/o del reglamento particular de la prueba.

Artículo 9.- ANEXOS

9.1.-Tabla de mediciones de chasis

Modelos y chasis	Diámetro del tubo central horizontal	Diámetro del tubo central vertical del.	Diámetro de resto de tubos
BULTACO TSS 350 CC (doble cuna) modelo 29	27/28 mm(doble tubo)	27/28 mm(doble tubo)	27/28 mm
AJR Replica Bultaco TSS 350 (doble cuna)	27/28 mm (doble tubo)	27/28 mm (doble tubo)	27/28 mm
BULTACO TSS 250 CC (doble cuna) modelo 24 y 41	25 mm (doble tubo)	25 mm (doble tubo)	25 mm
BULTACO TSS Replicas de modelos 6-14-24-41	25 mm (doble tubo)	25 mm (doble tubo)	25 mm
BULTACO 250 CC MK-II modelo-23	37 mm	37 mm	22 mm
BULTACO 250 CC MK-II (Replica)	38 mm	37 mm	22 mm
BULTACO (Replica) para motores 250 CC	35 mm	35mm	22 mm
BULTACO Replicas para modelos 1,8,34,35	35 mm	35 mm	20 mm
MONTESA 250 CC	35 mm	35 mm	22 mm
OSSA 250 CC	46,75 mm	25 mm (doble tubo)	22 mm
DUCATI 350 CC	45 mm	35 mm	22 mm



DUCATI 450 CC	45 mm	35 mm	22 mm
JAZEN	35 mm	35 mm	22 mm

Existen otros modelos de Bultaco, que serían 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.

Se admite en la presente reglamentación los chasis replica TSS-350 en tubo de diámetro 28 mm., de acuerdo con la documentación presentada y la normativa de tubo comercial actual, para las marcas Bultaco y AJR.

También se admite para este reglamento y para la categoría **Open B** los chasis Jazen para motos monocilíndricas españolas de dos tiempos hasta 250 cc, conforme a la documentación presentada modelo 1, así como los modelos posteriores.

También se admite para este reglamento, los chasis Vento para las motos marca Ducati de cilindrada 350 cc.

También se admiten en este reglamento los chasis como Roca, Martin, Motoplast, Nicco Baker, Metisse, Rickman, Spondon, Seeley y otros similares de fabricación en fechas anteriores al 31/12/1977.

9.2.-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
OSSA	Monocasco	250 CC	Dos tiempos
DUCATI	24 Horas	250 CC	Cuatro Tiempos



Campeonato Norte



DUCATI	Sport	350 CC	Cuatro Tiempos
DUCATI	MKIII	450 CC	Cuatro Tiempos
JAWA-Sheely		500 CC	Cuatro Tiempos
JAWA-Rtchman		500 CC	Cuatro Tiempos
Mathcles	GS50	500 CC	Cuatro Tiempos
Sheely		500 CC	Cuatro Tiempos
BSA		500 CC	Cuatro Tiempos
Norton	MAN	500 CC	Cuatro Tiempos
Aermacchi-Harley		500 CC	Cuatro Tiempos
Aermacchi		250 CC	Dos Tiempos

LOS MODELOS RELACIONADOS SERAN ORIGINALES O REPLICAS

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



Campeonato Norte



REGLAMENTO PARA CATEGORIA FORMULA 1 (F1)

Artículo 1.- INTRODUCCIÓN

Reglamento Técnico para las Motocicletas Clásicas Deportivas, categorías “F1” participantes en el Campeonato Norte de Velocidad Clásicas.

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 de Euskadi de Velocidad Clásicas F1 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**

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 **300** mm, bomba delantera no radial con depósito incorporado, las pinzas de freno no radiales máximo **2** pistones. No se permiten discos flotantes ni floreados. Se permiten latiguillos metálicos.

4.3.- 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 siempre que sean las originales del modelo de cada 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. Quedan excluidos los amortiguadores con el depósito de gas adicional o incorporado. Se permitirán suspensiones delanteras con reglaje exterior (aire, gas, etc.). El diámetro de las barras de horquilla será de **43** mm de \varnothing máximo.

4.5.- 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.

4.6.- Los motores se pueden modificar libremente, se permite aumentar la cilindrada del modelo de motor de origen (hasta el máximo permitido de la categoría).

4.7.- La elección de los carburadores es libre siempre que sean modelos hasta 1983 o réplicas 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) será preferentemente de salida frontal para todas las categorías. El acelerador debe retornar libremente a su posición original cuando se suelte.

4.9.- Es obligatorio el precintado de los filtros de aceite, 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.- Las motocicletas de 4T deberán tener una bandeja de recuperación de aceite; su capacidad mínima ha de ser la mitad de la cantidad total de aceite y refrigerante que contenga el motor. La bandeja deberá incluir un único agujero de \varnothing 25 mm en la parte delantera de la misma. Este agujero debe permanecer cerrado



Campeonato Norte



en condiciones de seco y debe estar abierto en condiciones de mojado.

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.- No se permitirá el uso de anticongelante en el circuito de refrigeración. Sólo se permitirá el uso de agua corriente, agua destilada o agua mezclada con alcohol etílico.

4.14.- Es obligatorio el uso de silenciosos en todas las motos de 2T, así como también es aconsejable en las motocicletas de 4T. El máximo nivel sonoro permitido no podrá superar los 110 dBA, con una tolerancia de 3 dBA.

4.15.- Las motocicletas deben estar equipadas con un interruptor o botón de pare en el manillar (que pueda ser alcanzado por la mano mientras está apoyada en el puño) capaz de detener el motor.

4.16.- El depósito de gasolina debe llenarse completamente de una mousse retardante del fuego (preferentemente con Explosafe®).

4.17.- Los topes de dirección son obligatorios y deberán estar colocados adecuada y firmemente de forma que permita dejar libre un espacio mínimo de 20 mm entre la mano cerrada sobre cualquiera de los puños y el depósito de la moto, al girar el tren delantero.

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

4.19.- 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; los semimanillares, los reposapiés (estriberas), y las palancas de cambio y freno trasero serán redondeadas.

4.20.- 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.

Artículo 5.- NEUMÁTICOS

Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos. No se permiten SLICKS ni SLICKS RAYADOS. Máxima anchura **150**.



Campeonato Norte



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. 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.

Artículo 7.- OTRAS DISPOSICIONES

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, acorde con los materiales de nuestras motos. No se permite gasolinas de competición, ni con aditivos especiales.

Seguridad del piloto: Los monos de cuero serán de una sola pieza. Se deberá 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, conforme a lo indicado por la RFME:

https://fedemoto.info/ImgFCK/file/2016/Carburantes_Cascos/Normativa_Cascos2016_RFME.pdf .

Todos los pilotos están obligados a presentar el equipo personal en la verificación técnica, a petición del Comisario Técnico.

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

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



Campeonato Norte



REGLAMENTO PARA CATEGORIA FORMULA 2 (F2)

Artículo 1.- INTRODUCCIÓN

Reglamento Técnico para las Motocicletas Clásicas Deportivas categoría “F2” participantes en el Campeonato Norte de Velocidad Clásicas.

Artículo 2.- FABRICACIÓN

Todas las motos fabricadas HASTA **1985** INCLUIDO.

Artículo 3.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS EN COMPETICIÓN

Las motocicletas admitidas para el Campeonato Norte de Velocidad Clásicas F2 son:

- MOTOCICLETAS DE COMPETICIÓN o SPORT
- 2 TIEMPOS HASTA 500cc y MÁXIMO 2 CILINDROS
- 4 TIEMPOS HASTA 650cc. y MÁXIMO 4 CILINDROS
- REFRIGERACIÓN AIRE, ACEITE o AGUA
- DORSAL FONDO ROJO Nº BLANCO
- SE PERMITE EL INTERCAMBIO DE MOTORES y CHASIS
- SE PERMITEN PROTOTIPOS FABRICADOS Y DOCUMENTADOS ANTERIORES A 1985
- SE PERMITIRÁN MOTOS DE AÑOS POSTERIORES A 1985 CUANDO NO EXISTAN CAMBIOS CON RESPECTO A LA MOTO DE 1985 (PREVIO PERMISO DE LA COMISIÓN DEPORTIVA)
- **LA EDAD MÍNIMA DE LOS PARTICIPANTES SERÁ 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 \varnothing máximo de **280** mm, bomba delantera no radial con depósito incorporado, las pinzas de freno no radiales máximo **4** pistones. No se permiten discos flotantes ni floreados. Se permiten latiguillos metálicos.

4.3.- La máxima anchura de las llantas en ambas ruedas será de **3"** (pulgadas) y en el diámetro original de la moto. Se permiten ruedas de aleación.

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. Se permitirán suspensiones delanteras con reglaje exterior (aire, gas, etc.). El diámetro de las barras de horquilla será de **38** mm de \varnothing máximo.

4.5.- 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 en más de un 3% (aumento de diámetro por rectificadas).

4.7.- La elección de los carburadores es libre, también se admiten motores con admisión por láminas si lo llevara de origen.

4.8.- El mando de gas (acelerador de puño) será preferentemente de salida frontal para todas las categorías. El acelerador debe retornar libremente a su posición original cuando se suelte.

4.9.- Es obligatorio el precintado de los filtros de aceite, 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.- Las motocicletas de 4T deberán tener una bandeja de recuperación de aceite; su capacidad mínima ha de ser la mitad de la cantidad total de aceite y refrigerante que contenga el motor. La bandeja deberá incluir un único agujero de \varnothing 25 mm en la parte delantera de la misma. Este agujero debe permanecer cerrado en condiciones de seco y debe estar abierto en condiciones de mojado.

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.- No se permitirá el uso de anticongelante en el circuito de refrigeración. Sólo se permitirá el uso de agua corriente, agua destilada o agua mezclada con alcohol etílico.

4.14.- Es obligatorio el uso de silenciosos en todas las motos de 2T, así como también es aconsejable en las motocicletas de 4T. El máximo nivel sonoro permitido no podrá superar los 110 dBA, con una tolerancia de 3 dBA.

4.15.- Las motocicletas deben estar equipadas con un interruptor o botón de pare en el manillar (que pueda ser alcanzado por la mano mientras está apoyada en el puño) capaz de detener el motor.

4.16.- El depósito de gasolina debe llenarse completamente de una mousse retardante del fuego (preferentemente con Explosafe®).

4.17.- Los topes de dirección son obligatorios y deberán estar colocados adecuada y firmemente de forma que permita dejar libre un espacio mínimo de 20 mm entre la mano cerrada sobre cualquiera de los puños y el depósito de la moto, al girar el tren delantero.

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

4.19.- 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 1985 (quedan prohibidas las manetas de plástico).

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

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



Artículo 5.- NEUMÁTICOS

Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos. No se permiten SLICKS ni SLICKS 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. 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.

Artículo 7.- OTRAS DISPOSICIONES

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, acorde con los materiales de nuestras motos. No se permite gasolinas de competición, ni con aditivos especiales.

Seguridad del piloto: Los monos de cuero serán de una sola pieza. Se deberá 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, conforme a lo indicado por la RFME:

[https://fedemoto.info/ImgFCK/file/2016/Carburantes Cascos/Normativa Cascos2016 R FME.pdf](https://fedemoto.info/ImgFCK/file/2016/Carburantes_Cascos/Normativa_Cascos2016_R_FME.pdf) .

Todos los pilotos están obligados a presentar el equipo personal en la verificación técnica, a petición del Comisario Técnico.

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

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



Campeonato Norte



REGLAMENTO PARA CATEGORIA MAXICLASSIC

Artículo 1.- INTRODUCCIÓN

Reglamento Técnico para las Motocicletas Clásicas Deportivas, categoría "MAXICLASSIC" participantes en el Campeonato Norte de Velocidad Clásicas.

Artículo 2.- FABRICACIÓN

Todas las motos fabricadas HASTA **1991 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 Norte de Velocidad Clásicas "MAXICLASSIC" son:

- MOTOCICLETAS DE COMPETICIÓN o SPORT
- 2 Y 4 TIEMPOS HASTA 1200cc. y 6 CILINDROS MÁXIMO
- REFRIGERACIÓN AIRE, ACEITE o AGUA
- DORSAL FONDO NEGRO y Nº BLANCO
- SE PERMITE EL INTERCAMBIO DE MOTORES y CHASIS
- SE PERMITEN PROTOTIPOS DOCUMENTADOS HASTA 1991
- SE PERMITIRÁN MOTOS DE AÑOS POSTERIORES A 1991 CUANDO NO EXISTAN CAMBIOS CON RESPECTO A LA MOTO DE 1991 (PREVIO PERMISO DE LA COMISIÓN DEPORTIVA)
- SE PERMITEN MOTOS HASTA 1995 PARA MOTOS 2T DE 250cc. Y 4T DE 400cc.
- **LA EDAD MÍNIMA DE LOS PARTICIPANTES SERÁ 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.



Campeonato Norte



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 **320** mm, bomba delantera no radial, las pinzas de freno no radiales y máximo **4** pistones. No se permiten discos floreados. Se permiten latiguillos metálicos.

4.3.- La máxima anchura será de **3,5"** (pulgadas) en las llantas delanteras y de **5,5"** (pulgadas) en las llantas traseras.

4.4.- El diámetro de las barras de horquilla será de **43** mm de \varnothing máximo.

4.5.- No se permiten cambios ni refuerzos tanto en el basculante como en el chasis.

4.6.- Los motores se pueden modificar libremente, se permite aumentar la cilindrada del modelo de motor de origen (hasta el máximo permitido de la categoría).

4.7.- La elección de los carburadores es libre.

4.8.- El mando de gas (acelerador de puño) será preferentemente de salida frontal para todas las categorías. El acelerador debe retornar libremente a su posición original cuando se suelte.

4.9.- Es obligatorio el precintado de los filtros de aceite, 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.- Las motocicletas de 4T deberán tener una bandeja de recuperación de aceite; su capacidad mínima ha de ser la mitad de la cantidad total de aceite y refrigerante que contenga el motor. La bandeja deberá incluir un único agujero de \varnothing 25 mm en la parte delantera de la misma. Este agujero debe permanecer cerrado en condiciones de seco y debe estar abierto en condiciones de mojado.

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.- No se permitirá el uso de anticongelante en el circuito de refrigeración. Sólo se permitirá el uso de agua corriente, agua destilada o agua mezclada con alcohol etílico.

4.14.- Es obligatorio el uso de silenciosos en todas las motos de 2T, así como también es aconsejable en las motocicletas de 4T. El máximo nivel sonoro permitido no podrá



Campeonato Norte



superar los 107 dBA, con una tolerancia de 3 dBA.

4.15.- Las motocicletas deben estar equipadas con un interruptor o botón de pare en el manillar (que pueda ser alcanzado por la mano mientras está apoyada en el puño) capaz de detener el motor.

4.16.- El depósito de gasolina debe llenarse completamente de una mousse retardante del fuego (preferentemente con Explosafe®).

4.17.- Los topes de dirección son obligatorios y deberán estar colocados adecuada y firmemente de forma que permita dejar libre un espacio mínimo de 20 mm entre la mano cerrada sobre cualquiera de los puños y el depósito de la moto, al girar el tren delantero.

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

4.19.- 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 1991 (quedan prohibidas las manetas de plástico).

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

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

Artículo 5.- NEUMÁTICOS

Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos. No se permiten SLICKS ni SLICKS RAYADOS. Máxima anchura **180**.

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. 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



Campeonato Norte



Comisión Deportiva.

Artículo 7.- OTRAS DISPOSICIONES

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, acorde con los materiales de nuestras motos. No se permite gasolinas de competición, ni con aditivos especiales.

Excepcionalmente se podrá utilizar gasolina especial o aditivos especiales para las motos 250GP.

Seguridad del piloto: Los monos de cuero serán de una sola pieza. Se deberá 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, conforme a lo indicado por la RFME:

https://fedemoto.info/ImgFCK/file/2016/Carburantes_Casco/Normativa_Cascos2016_RFME.pdf.

Todos los pilotos están obligados a presentar el equipo personal en la verificación técnica, a petición del Comisario Técnico.

Cualquier cuestión y disposición no prevista en los reglamentos ya indicados, se resolverá basándose en el presente Reglamento por la Comisión Deportiva.

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