

## CATEGORIA MOTOS CLASICAS

### REGLAMENTO DEPORTIVO

#### **1.- Circuito**

##### ***1.1.-Especificacion del circuito***

- El circuito se realizará sobre superficie asfaltada.

##### ***1.2.- Parque de Corredores / Paddock***

- El Club Organizador habilitará espacio suficiente para albergar a todos los pilotos, así como la colocación de servicios.
- El parque de corredores debe tener un acceso directo a la zona de salida y protegido con vallas (aconsejable 1,70 m.). Tendrá espacio suficiente para las verificaciones administrativas y técnicas (protegido de las inclemencias meteorológicas) dotados de mesas y sillas.
- Debe estar equipado de instalaciones adecuadas (sanitarias, puntos de luz, agua, duchas, servicios, etc.) en perfecto estado de funcionamiento.
- Dentro del parque de corredores, todo vehículo, incluidas las motocicletas de competición, deberán circular lentamente, quedando prohibida la circulación reiterada de los mismos.
- Los organizadores deberán asegurar una distribución racional de las plazas del parque para los vehículos.
- Queda terminantemente prohibida la circulación de las motocicletas de competición fuera del parque de corredores y del circuito. El piloto que incumpla esta norma será el único responsable de las acciones a que hubiere lugar.
- Se deberá respetar, obligatoriamente, el SILENCIO en el Parque de Corredores desde las 23,00 horas de la noche precedente de la Competición, hasta las 7.00 horas.
- De existir en el circuito toma eléctrica en funcionamiento, se prohibirá el uso de generadores en el periodo de tiempo anteriormente citado. De no existir ésta, los generadores se situarán a una distancia tal que éstos no perturben el descanso de sus ocupantes.
- Queda terminantemente prohibido enchufar a la red eléctrica del circuito, las máquinas eléctricas de lavar.
- Los grifos de agua solamente podrán ser utilizados para el llenado de los depósitos de los camiones.
- Se prohíbe enchufar las máquinas de lavar directamente en los grifos.
- Estará prohibido lavar las motocicletas en el parque de corredores si el organizador dispone de un emplazamiento especial a tal efecto, quedando a criterio del Jurado de la prueba si dicho emplazamiento reúne las condiciones necesarias.

-Al infractor de las normas dictadas en este artículo, se le aplicará una sanción económica cuya cuantía será propuesta al Jurado, por el Presidente del mismo (mínimo 30 €), que serán abonadas en el acto, antes de tomar la salida.

### **1.3.- Parrilla de salida**

Se conformará de la siguiente manera:

- El número de puestos por línea de salida será de 3.
- La “pole position” deberá estar colocada en el extremo exterior derecho si la primera curva es a izquierdas y en el exterior izquierdo si la primera curva es a derechas. Deberá estar pintada 2 m. retrasada con respecto a la línea de llegada de cronometraje (antena receptora cronometraje).
- En la misma línea de salida se dejará 1 m. como mínimo, a cada lado de cada una de las motocicletas y cada puesto se retrasará 1 m. con respecto a su precedente.
- Los emplazamientos de las líneas pares deberán estar emplazados entre las posiciones de las líneas impares.
- Un espacio de 5 m. debe separar a cada una de las líneas, esta distancia debe ser medida entre la primera posición de una línea y la primera de la línea siguiente.
- La posición de las motocicletas en la línea de salida se indicarán con un trazo blanco pintado sobre el suelo (50 cm. x 5 cm.).
- El número total de puestos a pintar sobre la línea de salida será de 24

## **2.- PILOTOS**

- Podrán participar los pilotos con licencia CE, licencia única o licencia social. Igualmente, podrán participar los pilotos que posean licencia por un día emitida por la FGM específicamente para esta prueba.

La edad mínima de participación en esta categoría es de 25 años cumplidos

## **3.- ENTRENAMIENTOS**

- No hay restricción de entrenamientos libres los días anteriores a la prueba.
- Los entrenamientos libres y cronometrados se celebrarán conjuntamente y constarán de 20 min
- Por el carácter clasificatorio que tiene la única tanda cronometrada y para poder tomar parte en las mangas de carrera, todos los pilotos deben tomar parte en los entrenamientos, siendo obligatorio dar como mínimo 4 vueltas. Si por razones diversas, un piloto no puede acreditar tiempo durante los entrenamientos, éste podrá tomar parte en la carrera, siempre que pueda demostrar que es

conocedor del terreno, y no se alcance la cantidad de 24 pilotos inscritos presentes en el circuito el día de la competición.

-Serán aceptados un máximo de 24 pilotos para las mangas, cuya selección se efectuará después de los entrenamientos, en función de las posiciones obtenidas por éstos.

-A efectos de clasificación para las mangas, se tomará el mejor tiempo de cada piloto en la sesión cronometrada y clasificatoria.

-De existir grupos, pasarán a formar parte de la parrilla de salida para la carrera:

a) Un grupo: Los 24 mejores tiempos.

b) Dos grupos: Los 12 mejores tiempos de cada uno de ellos.

c) Tres grupos: Los 8 mejores tiempos de cada uno de ellos.

-No se considerará clasificado todo aquel piloto que no haya conseguido un tiempo inferior al tiempo del primer clasificado de su grupo aumentado en un 15%.

-Serán designados dos o tres pilotos reservas (según el número de grupos existentes: dos para las posibilidades A y B, tres para la posibilidad C) para su eventual participación en la competición.

## 4.- COMPETICION

### 4.1.- Orden de la parrilla de salida en la Competición

-El orden de los pilotos en la parrilla de salida quedará determinado por los resultados de los entrenamientos.

a) 1 grupo de clasificación

-Si solo ha habido un grupo de clasificación, los pilotos se colocarán uno detrás del otro, comenzando por el corredor más rápido. A continuación, el segundo más rápido, y así sucesivamente.

b) 2 grupos de clasificación

-Si ha habido dos grupos de clasificación, el piloto más rápido (independientemente de que éste sea del grupo A o B) se colocará el primero en la parrilla, seguido del piloto más rápido del otro grupo.

c) 3 grupos de clasificación

-Si ha habido tres grupos de clasificación, el piloto más rápido (independientemente de que éste sea del grupo A, B o C) se colocará el primero en la parrilla, seguido del piloto que precede siguiendo el orden alfabético.

### 4.2.- Briefing:

- La no asistencia sin causa justificada supondrá la imposibilidad de participar en entrenamientos y carrera.
- La dispensa podrá ser acordada para un piloto por el Presidente del Juado

### **4.3.- Día de la competición. Carreras**

#### 4.3.1.- Duración de las mangas

La carrera se disputará a **dos mangas** con una duración de **12 minutos + 2 vueltas** cada una.

#### 4.3.2.- Pit lane

- Sera la zona previa al acceso a pista  
-No está permitido repostar a partir de la entrada de la motocicleta en Pit Lane / Parrilla

#### 4.3.3 Procedimiento de salida.

-Se efectuará con el motor en marcha.  
-El Director de Carrera dará orden de formar la parrilla de salida.  
-Una vez colocados los pilotos, el director de carrera dará salida a la vuelta de reconocimiento por filas.

-Tras la vuelta de reconocimiento, los pilotos se situarán en el puesto que les corresponda en la parrilla de salida.

-Está prohibido repostar en la parrilla de salida.

-Una vez finalizada la vuelta de calentamiento los pilotos se colocarán en sus respectivas posiciones en la parrilla de salida (incluidos los que hayan tomado la salida a esta vuelta desde boxes), con la rueda delantera de su motocicleta situada en la línea de fondo o antes de esa línea y entre las líneas de los costados que definen su situación en la parrilla y con el motor en marcha.

-Un Oficial estará situado en la línea de salida, en el centro de la pista, con una bandera roja.

-Todos los pilotos que lleguen a la parrilla, podrán, si lo desean, dirigirse a boxes para tomar la salida desde allí.

-Todos los pilotos que tengan problemas con su motocicleta durante la vuelta de calentamiento deben dirigirse a boxes para su reparación.

-Todo piloto que, una vez situado en la parrilla de salida, se le pare el motor o tenga problemas con su motocicleta, debe seguir sobre ella y levantar el brazo. En caso de producirse el problema una vez dada la salida, el piloto debe permanecer igualmente sobre la motocicleta levantando el brazo.

El oficial correspondiente a la línea donde se produce el problema y los de las líneas posteriores agitarán las banderas amarillas.

-Está prohibido retrasar el procedimiento de salida por otras causas que no sean las mencionadas.

-Un Oficial situado al final de la parrilla agitará una bandera verde.

-El Oficial de salida dará la orden para que se retire a un lado de la pista el Oficial que se encuentra situado en la línea de salida con la bandera roja.

-Se encenderá la luz roja en el semáforo de salida y entre los 2 y 5 segundos siguientes se apagará, siendo ésta la señal para la salida.

-Si tras la salida de la carrera, a un piloto se le para el motor de su motocicleta, recibirá la ayuda de los Oficiales de parrilla mediante empuje a lo largo de la pista para intentar arrancar el motor.

-Tras un tiempo razonable y si el motor no se pone en marcha, los Oficiales empujarán la motocicleta hasta los boxes, donde los mecánicos pueden ayudarle a ponerla en marcha.

-Tras la salida y una vez los pilotos hayan superado el final de boxes, los que se encuentren preparados para tomar la salida diferida (desde boxes), lo harán una vez el Oficial retire la bandera roja abriendo la salida a pista.

#### 4.3.4.-Adelantamiento en la salida

-Se entiende que hay anticipación a la señal de salida cuando hay desplazamiento de la motocicleta en el momento en el que las luces rojas del semáforo están encendidas. El Jurado de la prueba decidirá la sanción a imponer.

-La penalización será de 20" a sumar en el tiempo total empleado por el piloto en su manga.

#### 4.3.5.-Medios de propulsión

-Durante la carrera, las motocicletas solamente podrán desplazarse por su propia fuerza motriz, los esfuerzos musculares de su piloto o la fuerza de la gravedad.

#### 4.3.6 Conducta durante los entrenamientos o carrera

-Los pilotos deben obedecer las indicaciones señalizadas mediante banderas.

-Los pilotos deben comportarse de una manera responsable que, deliberadamente, no represente ningún peligro para los demás competidores o participantes, tanto en la pista como en los boxes, antes, durante y después de la carrera.

-Los pilotos únicamente deben circular por la pista y por la zona de boxes. En caso de abandono accidental de la pista, podrán volver a la misma, prudentemente, por el mismo lugar por donde la abandonaron, y en caso de imposibilidad, por el punto más próximo por donde se produjo dicho abandono y que no represente ninguna ventaja. Los Oficiales pueden ayudar al piloto a retirar su motocicleta.

-Si un piloto tiene la intención de abandonar, debe situar su motocicleta en una zona que no represente peligro, y siempre siguiendo las indicaciones de los Oficiales, los cuales pueden ayudar al piloto a retirar su motocicleta.

-Si un piloto se encuentra con problemas en su motocicleta y como consecuencia de ellos debe retirarse de los entrenamientos o de la carrera, debe abandonar la pista y colocar su motocicleta en un lugar seguro siguiendo las indicaciones de los Oficiales, y en ningún caso debe intentar proseguir por la pista con el objeto de alcanzar la zona de boxes.

-En el caso de los pilotos que circulan a velocidad reducida por la pista para dirigirse a boxes, deben circular lo más separados posible de la zona ideal de trazada.

-Los repostajes se efectuarán siempre con el motor parado. Nunca se podrá repostar la motocicleta en el Pit-Lane, en la parrilla o en la pista.

-Está terminantemente prohibido que los pilotos transporten a otra persona en la motocicleta, ya sea por la pista como por la zona de boxes.

-Está prohibido circular en sentido contrario al de la marcha, a menos que esto se haga bajo la indicación de un Oficial.

-No es posible la transmisión de ningún tipo de señal desde una motocicleta en marcha a ninguna persona o receptor, salvo las señales del emisor del cronometraje de la carrera, de los sistemas denominados "lap timer", (siempre que no sean prohibidos expresamente por el cronometraje de la prueba) y de los mensajes que, mediante la presentación de un panel, le son mostrados desde boxes a los corredores.

-Está prohibido pararse en pista durante el transcurso de los entrenamientos y carrera.

-Los ensayos de salida durante los entrenamientos están sólo autorizados siempre que esta práctica no represente peligro para los demás pilotos y/o para uno mismo y una vez concluida la sesión de entrenamientos.

-Durante los entrenamientos, la consulta entre los miembros de equipos y sus corredores estará limitada a la zona de reparaciones, por lo tanto, está terminantemente prohibido parar voluntariamente en la pista.

-Durante los entrenamientos cronometrados y la carrera, las reparaciones y ajustes en la motocicleta, sólo se podrán efectuar en la zona dedicada a ello por la organización.

-Todos los pilotos, durante los entrenamientos o carrera, así como sus acompañantes (mecánicos, responsable de menores, etc.) observarán un comportamiento correcto, tanto con otros pilotos como con mecánicos, cargos oficiales y público en general. De no ser así, el responsable será el piloto, y, será contra éste, sobre el que recaigan las acciones ó sanciones que estime oportunas el jurado de la prueba.

-Todas las carreras serán definidas como en "MOJADO" por lo cual ninguna carrera será interrumpida por cambios en las condiciones climatológicas.

-Todo piloto que vaya sobre su motocicleta deberá ir provisto con la indumentaria apropiada (mono, casco, etc.). Queda expresamente prohibido cualquier indumentaria encima del mono de protección, a excepción del mono de plástico transparente para el agua en caso de lluvia.

-Asimismo, cualquier otra prenda o indumentaria que no sea de uso habitual hasta el momento, tendrá que ser revisada y aceptada (o prohibida) por el Jurado de la Carrera con la asistencia del Comisario Técnico y del Director de Carrera.

-Ninguna persona, que no sea el piloto, podrá pilotar una motocicleta de competición.



-Queda terminantemente prohibido el uso de pendientes, collares, colgantes, piercings, etc....

-Cualquier infracción a este artículo podrá ser sancionado económicamente con una cantidad mínima de 30€, hasta la EXCLUSIÓN

#### 4.3.7.- Cambio de motocicleta

-Está prohibido el intercambio de motocicletas entre pilotos.

-Solo está permitida la verificación de una motocicleta por piloto en todas las Clases. No podrá verificarse la misma moto para participar en dos categorías

#### 4.3.8.- Detención de una manga

-El Director de la competición tiene el derecho, por propia iniciativa, de detener prematuramente una manga, de anular una parte o toda la manga por razones urgentes de seguridad o por otros casos de fuerza mayor.

-Si una manga es detenida durante la primera mitad de la misma, ésta será recomenzada. Los pilotos se dirigirán directamente al PIT LANE, tendrán 5 minutos después de la detención de la manga para efectuar el repostaje, y la nueva salida será dada a la mayor brevedad posible.

-El lugar en parrilla será adjudicado por el puesto que los pilotos ocupaban en la parrilla inicial.

-El tiempo de duración de esta nueva manga será el inicialmente establecido para la manga en cuestión.

-Los pilotos de reserva pueden tomar parte en la nueva salida si uno o varios de los participantes iniciales están en la imposibilidad de participar o han sido excluidos.

-El Director puede proponer al Jurado la exclusión de uno o varios pilotos, a los que considere responsables de la detención de la manga.

-Si una manga es detenida después que haya transcurrido la primera mitad, la manga será considerada como terminada. El proceso de clasificación de la manga será el arrojado por la vuelta completa anterior a la salida de la bandera roja.

-Con la excepción de una salida falsa, una manga solamente puede ser recomenzada una vez.

-Si es necesario detener una manga más de una vez, ésta será declarada nula y no celebrada.

#### 4.3.9.- Asistencia exterior

-Está prohibida toda asistencia exterior en la competición, salvo si es llevada a cabo con el propósito de garantizar la seguridad, por un comisario designado por la organización.

-Todo corredor que se salga de la pista podrá únicamente volver a la misma, prudentemente, por el mismo lugar por donde la abandonó y en caso de imposibilidad, por el punto más próximo por donde se produjo dicho abandono, en este caso sin tomar ventaja en el nuevo retorno a la pista.

-Los mecánicos/señalizadores deberán tener especial cuidado en no entorpecer la trayectoria de los participantes y abstenerse de mostrar pizarras con anotaciones no dirigidas a su piloto, para lo que ya existen oficiales cualificados.

-Se designará una "ZONA OBLIGATORIA" para la función de señalización.

-Cualquier infracción a este artículo podrá ser sancionada con la EXCLUSIÓN.

#### **4.4.- Señales oficiales**

-La señalización oficial debe ser indicada por medio de banderas, de la siguiente manera:

- Bandera Roja: Parada obligatoria para todo los pilotos.

- Bandera Negra y rótulo con el nº del piloto: Parada para el piloto en cuestión.

- Bandera Negra Círculo Naranja con el nº del piloto: Indica al piloto en cuestión que su moto tiene problemas mecánicos.

- Bandera Amarilla, agitada: Peligro inmediato, aminorar la marcha, el piloto debe estar preparado para pararse, prohibido saltar y adelantar, puede haber personal de seguridad o cualquier otro obstáculo dentro del circuito. Toda infracción a esta regla puede ser sancionada, tanto en entrenamientos como en carrera, según criterio del Jurado de la prueba.

- Bandera amarilla con franjas rojas: Deterioro de la adherencia de la pista (aceite/agua...)

- Bandera Azul, agitada: Atención, Vd. va a ser doblado por un piloto (facilite la maniobra).

- Bandera Blanca: Presencia en pista de un vehículo lento (ambulancia....).

- Bandera blanca con aspa roja: médico en pista

- Bandera Verde: Vía libre.

- Bandera de cuadros negros y blancos: Fin de carrera.

-La salida será dada mediante sistema de semáforo.

-En caso que por problemas técnicos no se pudiera utilizar el semáforo, éste será sustituido por la Bandera Gallega.

#### **4.5.- Cruce de la línea de cronometraje (META):**

-El tiempo en el que una motocicleta cruza la línea de cronometraje debe registrarse cuando la parte más adelantada de la misma cruza la Línea de Llegada (Meta).

-En el momento del cruce de meta, el corredor deberá estar en contacto con la motocicleta.

-La Línea de Llegada deberá estar debidamente balizada.

#### **4.6.- Cronometraje y control de pasos**

-Los servicios de cronometraje y control de pasos deben estar colocados a la altura de la línea de llegada.

-El cronometraje se efectuará a centésimas de segundo y con registro impreso de tiempos, empleándose a tales efectos el sistema de TRANSPONDER.



-Este transponder deberá ser devuelto en un plazo máximo no superior a treinta minutos desde la finalización de la última manga del programa.

#### 4.7.- Resultados

-El vencedor de una manga es el piloto que franquea el primero la Línea de Llegada.

-Los pilotos que le siguen serán parados cuando pasen la Línea de Llegada.

-No estará clasificado el piloto que:

1. No ha franqueado la línea de llegada en los cinco minutos que siguen a la llegada del vencedor.

2. No ha cumplido las 3/4 partes del total de vueltas efectuadas por el vencedor. Si las 3/4 partes de vueltas no corresponden a un número entero, el resultado será redondeado en el número entero superior.

-La clasificación final del evento, para la entrega de trofeos, se realizará por la suma de puntos de cada manga

-El vencedor de la misma es el piloto que ha obtenido el mayor número de puntos, independientemente del número de mangas que ha terminado.

-En caso de empate, el número de mejores puestos será tomado en consideración.

-Si el empate persiste, los puntos conseguidos en la última manga determinarán la clasificación final.

#### 4.8.- Criterios de puntuación

Se concederán los puntos en cada manga a los pilotos clasificados, según la escala siguiente

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

#### **4.9.- Reclamaciones**

-Media hora como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de la Competición o a los Comisarios Deportivos, acompañando a cada reclamación un depósito de 300 €, y haciendo constar en cada una, el nombre del reclamante, el número de Licencia, el número de Salida y el motivo de la reclamación.

-Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de 800 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 600 € para las de 2 tiempos. Si la motocicleta reconocida es conforme, la cantidad de 500 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 300 € para las de 2 tiempos, será destinado al pago de los gastos ocasionados al equipo reclamado.

-En el caso de estimarse como correcta la reclamación por parte del Jurado, el total del depósito será devuelto al reclamante.

-Si la pieza de una motocicleta verificada resultase irregular y/o tras la decisión del Jurado subsistiera alguna duda sobre la misma, deberá ser retenida y precintada y/o marcada por los Comisarios Técnicos en presencia del piloto o persona autorizada por éste, la pieza se identificará mediante una etiqueta firmada por el Comisario Técnico y el piloto o persona autorizada por éste.

-La/s pieza/s motivo de litigio será/n precintada/s según lo expresado anteriormente y enviada/s al Comité de Disciplina y Apelación. La/s pieza/s retenida/s será/n devueltas al cierre de los procedimientos de reclamación o apelación.

#### **4.10.- Premios y trofeos**

-Inmediatamente después de finalización de la última manga del evento, estos tres pilotos se dirigirán al lugar del Pódium para recoger el Trofeo correspondiente. El incumplimiento de esta norma será motivo de sanción deportiva.

## **REGLAMENTO TECNICO CATEGORIAS CLASICAS 2 y 4 Tiempos**

### **Art.1- MOTOCICLETAS ADMITIDAS.**

#### **1.1- Categoría 2T.**

1.1-1. Motocicletas de competición, fabricadas entre los años 1,945 y 1,977. No podrán ser de origen japonés.

1.1-2. Motor monocilíndrico, refrigerado por aire.

1.1-2.1. Solo se admitirá refrigeración líquida si se demuestra ser de la época.

1.1-3. Cilindrada hasta 250 c.c.

#### **1.2- Categoría 4T.**

1.2-1. Motocicletas de competición, fabricadas entre los años 1,945 y 1,977. No podrán ser de origen japonés.

1.2-2. Motor monocilíndrico de la época, refrigerado por aire.

1.2-2.1. Solo se admitirá refrigeración líquida si se demuestra ser de la época.

1.2-3. Cilindrada hasta 500 c.c.

### **Art.2- CARACTERISTICAS.**

2.1- 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.

2.1-1. Deben usarse colines, silletas, depósitos y carenados (opcional el uso de estos últimos) de la época.

2.1-2. Las motocicletas tendrán los colores propios de cada moto que fueron utilizados en la época, o en caso de que sean de fabricación posterior deberán tener el mismo aspecto que si fueran del periodo original.

2.1-3. Se utilizara siempre aleta (guardabarros) delantera, excepto cuando sea la moto carenada y que esta lleve la forma para la rueda, como eran en la época.

#### **2.2- Frenos.**

2.2-1. Los frenos han de estar en perfecto estado.

2.2-2. No se permiten frenos de disco en ninguna rueda.

#### **2.3- Llantas**

2.3-1. No se permite ninguna llanta de fundición (llantas de palos), solo llantas de radios de las medidas que permite el presente reglamento para cada modelo.

2.3-2. La máxima anchura permitida de las llantas es de 3,5 pulgadas en la trasera y de 2,75 pulgadas en la delantera.

#### **2.4- Chasis.**

2.4-1. Solo se permitirán chasis originales o réplicas exactas de la época.

2.4-2. BULTACO se permiten chasis MK2 o TSS, no se permiten chasis GTS.

2.4-3. OSSA se permiten chasis doble cuna 24h, Copa, etc..., no se permiten chasis derivados de motocicletas de Cross.

2.4-4. MONTESA no se permiten chasis derivados de motocicletas de Cross.

2.5- Semimanillares.

2.5-1. Se montaran por debajo de la tija superior.

2.5-2. Las puntas del manillar, no podrán quedar por encima de la tija superior.

2.5-3. Las manetas de freno y embrague, terminaran en una bola.

2.5-4. Los puños estarán fijados con alambre para que no giren en el manillar

2.6- Amortiguadores.

2.6-1. Todas las motocicletas deben tener un par de amortiguadores de suspensión trasera. No se permiten MONO-AMORTIGUADORES, salvo que se pueda demostrar que lo equipara de origen. El conjunto de la suspensión trasera debe parecer de la época. Quedan excluidos los amortiguadores con 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 35 mm.

2.6-2. No se puede montar ningún tipo de puente de horquilla.

2.6-3. No se permitirá ningún basculante de sección rectangular. Se admitirán expresamente refuerzos adicionales siempre que no se modifique la estética del conjunto y de la propia motocicleta.

2.7- Los motores se pueden modificar libremente en su interior y/o ponerles componentes de fabricación moderna, pero todas las piezas visibles del motor, deben tener el mismo aspecto externo original aun en el caso de que sean de fabricación moderna, así mismo no se permite variar la cilindrada del modelo de origen.

2.8- La elección del carburador es libre, siempre que sea un modelo de la época o bien réplicas de fabricación actual. No se permiten carburadores de guillotina, de compuerta plana o con power jet, ni fabricados con materiales que no se utilizaban en la época. No se admitirán sistemas de admisión que utilicen láminas. Recomendables BING 54, AMAL 400, DELLORTO UB-20-24 BS, IZR 14-18 AE.

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

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

2.10-1. En las motocicletas de 4 TIEMPOS será obligatoria la instalación de una bandeja recoge aceite bajo el cárter.

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

2.12- Todos los respiraderos del motor y/o desvaporizadores deberán terminar en un recipiente de capacidad mínima de 250 c.c.

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

2.13-1. Se prohíben los silenciosos modernos y de carbono (Akrapovic, Leo Vince, etc...)

2.14- 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.

2.15- 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. Deben ser iguales o similares a los utilizados en competición hasta el año 1,972 (quedan prohibidos los puños de acelerador de salida lateral y las manetas de plástico), las manetas siempre terminaran en bola, así como los semi-manillares, los reposapiés (estriberas) y las palancas de cambio y freno trasero serán redondeadas.

2.16- Es obligatorio montar un botón de PARE en el manillar.

2.17- No se puede montar ningún tipo de dispositivo electrónico para toma de datos (R.P.M o temperatura).

2.18- Las motocicletas deberán tener instalado, protector anti-salida de cadena en el basculante.

2.19- En el depósito de la gasolina, es recomendable haber instalado un mouse anti-derrame.

### Art. 3- **NEUMATICOS**

3.1- Los neumáticos deben ser siempre de turismo o deportivos

3.2- No se permiten SLIKS, SLIKS rayados y cualquier otro tipo de neumáticos de perfil bajo

3.3 La anchura máxima será 120.

### Art. 4- **DORSALES**

4.1- Clásicas 2 Tiempos, fondo de color VERDE número de dorsal color BLANCO.

4.2- Clásicas 4 Tiempos, fondo de color AMARILLO número de dorsal color NEGRO.

## **REGLAMENTO TECNICO CATEGORIA SUPER-SERIES**

### **Art.1- MOTOCICLETAS ADMITIDAS.**

#### **1.1. Motocicletas:**

1.1.1. Motocicletas Europeas.

1.1.1.1. Se permite las Sanglas con motor Yamaha 400 c.c.

1.1.2. Motocicletas derivadas de modelos de calle, no serán admitidas motocicletas de carreras y prototipos.

1.1.3. Fabricadas anteriores al 31-12-1984.

#### **1.2. Motores.**

1.2.1. Cilindrada:

- hasta 650c.c 4t, con 1, 2, 3 o 4 cilindros

- de 251 a 500 2t, monocilíndricas o bicilíndricas

1.2.2. Motores refrigerados por aire y aceite

1.2.2.1. No se permiten refrigerados por líquido.

1.2.3. Los carburadores han de ser de campana redonda.

### **Art.2- CARACTERISTICAS.**

2.1. Suspensiones:

2.1.1. Horquillas con diámetro máximo permitido de 38 mm.

2.1.2. Se admiten regulaciones, pero no han de quedar a la vista

2.1.3. Solo se permitirán suspensiones traseras con sistema de doble amortiguador.

2.1.4. Permitidos amortiguadores con depósito o gas, pero no con botella separada

2.2. Frenos:

2.2.1. Diámetro máximo 280 mm.

2.2.2. Se permiten bombas de freno delanteras redondas y cuadradas con depósito integrado, quedan excluidas las bombas de freno radiales.

2.2.3. Solo se permiten pinzas de freno delanteras y traseras, con doble pistón opuesto.

2.2.4. No se permiten discos de freno flotantes.

2.2.5. No se permiten manetas de freno con regulación.

2.3. Ruedas y neumáticos:

2.3.1. Permitidas llantas de 18 y 19 pulgadas de diámetro

2.3.2. Ancho máximo 3 pulgadas.

2.3.3. La anchura máxima de neumático será de 130 mm.

2.3.4. Los neumáticos deben ser siempre de turismo o deportivos.

2.3.5. No se permiten SLIKS, SLIKS rayados y cualquier otro tipo de neumáticos de perfil bajo

2.4. Chasis:





2.4.1. Se permiten refuerzos en chasis y basculante, siempre que no rompan la estética.

2.5. Semi-manillares:

2.5.1. Todas las motos tendrán que montar semi-manillares.

2.5.2. Han de estar colocados por debajo de la tija superior, no pudiendo superar en ningún momento dicha tija.

2.6. Obligatorio montar botón de paro en el manillar.

2.7. Topes de dirección obligatorios

2.8. Se utilizara siempre aleta (guardabarros) delantera, excepto cuando sea la moto carenada y que esta lleve la forma para la rueda, como eran en la época.

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

2.10. Será obligatoria la instalación de una bandeja recoge aceite bajo el cárter.

2.11. Todos los respiraderos del motor y/o desvaporizadores deberán terminar en un recipiente de capacidad mínima de 500 c.c.

2.12. Silenciosos:

2.12.1. Los escapes terminarán en bordes redondeados, no cortantes.

2.12.2. Se aconseja la utilización de silenciosos.

2.12.3. Se prohíben los silenciosos modernos y de carbono (Akrapovic, Leo Vince, etc...)

2.13. Las motocicletas deberán instalar protector anti-salida de cadena.

2.14. Se recomienda instalar, Mouse antiderrame en el depósito.