



Anexo 1: REGLAMENTO TÉCNICO CLÁSICAS 2T

Artículo 1.- INTRODUCCIÓN

Reglamento Técnico adecuado para las Motocicletas Clásicas de Competición, Mono Cilíndricas, en la categoría Clásicas 2T participantes en el GP Ciudad de La Bañeza.

Artículo 2.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS EN COMPETICIÓN

Las motocicletas de esta categoría, serán modelos de competición o sport fabricadas entre 1945 y 1972 (Ossa, Bultaco, Montesa, etc...). 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.

Las motocicletas de la categoría Clásica 2T, deben ajustarse al reglamento técnico para mantener la pureza de esta categoría.

- Motocicletas de competición o sport hasta 250c.c. 2 tiempos
- Los dorsales serán: fondo de color **VERDE**, número de dorsal color **BLANCO**.

Artículo 3.- FABRICACIÓN

Las motocicletas contempladas en este reglamento serán originales o 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 o para una marca en particular, tales como frenos de tambor, barras de suspensión, tijas, manetas, fibras, chasis, semimanillares, llantas, amortiguadores, piñones, coronas y encendidos. Los carburadores serán libres atmosféricos, pero **solo de campana redonda**.
- Deben respetarse los logotipos de cada marca, así como la decoración y los diseños de pintura, se pueden variar el orden de los colores.

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 y un \emptyset de 18" o 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 35 mm de \emptyset 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. **No serán permitidas motos de fabricación actual o similares. (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. 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. **Solamente se permitirán encendidos tipo rotor. Quedan excluidos encendidos digitales.**

4.8.- La elección de los carburadores es libre siempre que sean modelos de la época o actuales. **No se admiten carburadores de guillotina, carburadores de compuerta plana o 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 conexionado al cilindro por su toma admisión. **No está permitido la utilización de conductos o 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) 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 250 cc.

4.13.- Es **obligatorio** el **uso de silenciosos** en todas las motos. **No se permiten** silenciosos de **carbón 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 utilizarán semimanillares montados **obligatoriamente** por **debajo** de las **tijas**, es lo único permitido para estas motos de competición. **Las manetas siempre terminarán en bola, así como los semimanillares y las estriberas (o con terminación en teflón)**.

4.16.- Las motocicletas deben estar equipadas de un interruptor corta-contacto, tipo ON/OFF (**no pulsador**) en estado de funcionamiento situado a un lado u otro del semi-manillar cerca de la mano, teniendo en cuenta que en las motos de dos tiempos por la propia configuración del motor, es poco efectivo el pulsador, 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**. Se recomienda utilizar calentadores, aunque en la época no existían, por seguridad es permitido.

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. Quedando





prohibidos los de presión con junta tórica. **Obligatorio explosafe (mousse) dentro del depósito.**

Todas las motocicletas deben llevar protector cadena/corona y es **obligatorio la aleta de tiburón.**

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 montará un protector de cadena y aleta de tiburón 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.
- Solamente se utilizarán semimanillares de uso en competición.
- Se montarán topes de dirección y/o amortiguador de dirección.
- Las estriberas y semimanillares acabaran en puntas redondeadas/teflón.

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, podrán ser resuelto 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.

El no cumplimiento de cualquiera de las indicaciones, conllevará a la no participación en el evento.

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) 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.

Uso de carburantes: Estarán permitidos todos los combustibles comerciales hasta 115 octanos.

La vestimenta de los pilotos: Monos de cuero de **una sola pieza, a ser posible que simulen los monos de la época de la categoría.**

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.





Artículo 8.- EJEMPLOS A SEGUIR PARA VERIFICACIÓN TÉCNICA

Todas las motos han de cumplir estos requisitos mínimos para poder participar en los entrenamientos del sábado y la carrera del domingo.

Precintado de tapones OBLIGATORIO:



Aleta de Tiburón:





*Reglamento LXIV
GP de La Bañeza*

Puño de gas:



Interruptor de Paro:



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

