

REGLAMENTO: CAMPEONATO DE ASTURIAS DE MOTOCICLETAS CLÁSICAS(Velocidad)2010

GENERALIDADES.

La F.M.P.A.. convoca para el presente año el Campeonato de Asturias de Velocidad que se registrará por su propio Reglamento Deportivo Regional y por las siguientes normas, así como por las disposiciones complementarias que puedan ser debidamente aprobadas. Serán disputados en las competiciones y fechas que se señalen en el Calendario Deportivo Motociclista Regional, pudiendo participar en la misma los pilotos con las licencias que se mencionan mas adelante. Todo lo que aquí no aparezca se considerara prohibido.

ACEPTACIÓN DE LAS DECISIONES OFICIALES

Cualquier piloto está obligado a aceptar todos los resultados, medidas, distancia y decisiones oficiales, y autoriza asimismo a los organizadores a publicarlos de la forma que ellos juzguen más apropiada. El piloto accede igualmente a que toda publicidad que él haga vinculada a la competición o que sea hecha en su nombre esté conforme con la verdad, sea precisa y que no se preste a equívocos.

Delegado de Pilotos

Actuara como delegado de pilotos aquel que sea elegido para dicha función por los propios pilotos.

Esta elección se llevara a cabo en el Briefing de la segunda carrera del Campeonato y se han de elegir 2,procurando que ambos sean personas habituales en el Campeonato.

Su función será ser el intermediario, ante posibles problemas, entre organizador, Director de Carrera y Pilotos. Con el fin de llevar a cabo un buen transcurso de la prueba.

En caso de no haber propuestas ni voluntarios serán: el primer piloto clasificado de la clasificación provisional del Campeonato correspondiente, en su ausencia el segundo clasificado y así sucesivamente

INSCRIPCIONES

(FORMA DE INSCRIPCIÓN, derechos y deberes .plazos)

Los derechos de inscripción serán fijados por la F.M.P.A. y publicados en su página web.(La inscripción podrá variar en otros Cptos.,Copas o Trofeos que no sean el Cpto. De Asturias) Y el plazo de inscripción será hasta el Jueves de la semana anterior a la prueba. Cumplido el plazo el precio de la inscripción será de un 75% mas. En caso de que la inscripción y el justificante lleguen a la secretaria fuera de plazo, el piloto podrá participar, siempre y cuando aun se encuentre en un plazo que permite tramitar la salida.

Todo piloto que desee participar, deberá remitir la solicitud de inscripción, debidamente cumplimentada y acompañada de los derechos de inscripción mas la solicitud de salida , a la Secretaría de la Prueba (para este Cpto. La propia F.M.P.A.) o inscribirse a través de la web de la F.M.P.A.(www.fmpa.es) pudiendo hacer el pago al

momento mediante tarjeta de crédito. Se dará por aceptada la inscripción con la publicación del inscrito en la lista.

Todos los pilotos deberán estar en posesión de la licencia nacional expedida por la F.M.P.A en el caso de estar interesados en puntuar(*);o de Licencia Nacional en caso de pertenecer a otras Federaciones de Motociclismo,para poder participar.

Lo que no impide la participación y logro de podium de todo aquel piloto que posea Licencia Federativa Nacional cuando pertenezca a otra Provincia.

CAMPEONATO.

OBJETIVOS.

- Motivar la conservación de las antiguas motocicletas deportivas y de competición.
- La promoción y uso en competición de antiguas motocicletas de gran premio, replicas y deportivas comerciales.
- La conservación promoción y uso de las motocicletas de relevante interés histórico y deportivo.
- La divulgación de conocimientos e información sobre las motocicletas de Gran Premio y las señaladas en el apartado C.
- Estimular y animar a clubes y federaciones a realizar eventos en los que esten presentes nuestras queridas motocicletas.

Las pruebas tendrán lugar en el calendario aprobado por la Unión Europea de Motociclismo, Federación Portuguesa de Motociclismo y Federación de Motociclismo del Principado de Asturias.

La organización se reserva el derecho a modificar y/o anular el calendario, cuando por causas mayores se vea obligada a ello, sin que conlleve la obligación de realizar prueba alguna a mayores.

La organización estará obligada a comunicar la modificación y/o anulación de la o las pruebas, 3 días antes del evento.

CATEGORÍAS

Son admitidas las siguientes motocicletas:

CATEGORÍA A:

Motocicletas de competición monocilíndricas de 2T hasta 175cc.

Motocicletas de competición monocilíndricas de 4T hasta 250cc.

DORSAL NEGRO Y NUM. BLANCO

CATEGORÍA B:

Motocicletas de competición de 2T de cilindrada superior a 175cc.y hasta 250cc.

Motocicletas de competición de 4T de cilindrada superior a 250cc. Y hasta 350cc.

DORSAL VERDE Y NUM. BLANCO

CATEGORÍA C:

Motocicletas de competición de 2T de cilindrada superior a 250cc y hasta 400cc

Motocicletas de competición de 4T de cilindrada superior a 350cc y hasta 500cc

DORSAL AZUL Y NUM. BLANCO(2T) y NUM. NEGRO (4T).

CATEGORÍA D:

Motocicletas de competición y sport de 4T de cilindrada superior a 500cc.y hasta 1000cc. Con 3 y 4 cilindros hasta 750cc.,

Con 2 cilindros hasta 1000cc. Y 2T superior a 400 y hasta 500cc.

DORSAL BLANCO Y NUM. NEGRO.

Las motocicletas de las categorías A, B, Y C deberán estar fabricadas entre los años 1945 y 1971 serán monocilíndricas y no podrán ser de origen japonés.

Las motocicletas de la Categoría D, deberán estar fabricadas entre los años 1945 y 1975, no podrán ser de origen japonés, ni tampoco podrán serlo los propulsores. Todas las motocicletas de la categoría D,deberan mantener el aspecto exterior de los modelos fabricados hasta el año 1975.

Se permiten en la Categoría D, chasis prototipos, siempre que estén debidamente documentados y anteriores al año 1975.

Se permite correr a prototipos de 2T de fabricación española, siempre y cuando estén documentados anteriores a 1975 y que su aspecto sea idéntico al original de la época.

VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

CARGOS OFICIALES

Las verificaciones documentales estarán al cargo de la organización del evento ,asi como las verificadores técnicas .

VERIFICACIONES TÉCNICAS

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

-Las motocicletas deben presentarse tal y como eran en su época, sin cambios externos. Respetando los modelos de competición, deportivas y sport de cada fabricante y marca: y deben usarse colines, sillones, depósitos, y carenados de la época, así como los colores propios de cada moto que fueron utilizados en la época, o caso de que sean de fabricación posterior, deberán tener el mismo aspecto que si fueran del periodo original.

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

-No se permiten frenos de disco en ninguna rueda, excepto para las motocicletas de la categoría D, siempre y cuando sean de fabricación hasta el año 1975. Solo se permitirá en dicha categoría frenos de disco de un máx. de 300mm. De diámetro y pinzas de dos pistones y que no sean flotantes.

-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.

-La máx. anchura permitida de la llanta en ambas ruedas es de 3'' pulgadas, 76,2 mm. En las categorías A, B y C en la categoría D, serán 3,5'' pulgadas, 88,9mm. Y todas en 18'' y 19'' pulgadas de diámetro.

-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 ect.) El diámetro de las barras de horquilla será de 33 mm. para las categorías A, B, C y 38mm para la categoría D.

-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. Se permite el uso de cilindros de 4 aletas en las OSSA, rizados en las Montessa y cuadrados en las Bultaco y Ducati

-La elección del carburador es libre, siempre que sea un modelo de la época o bien replicas de fabricación actual. No se permiten carburadores de guillotina, ni de compuerta plana (excepto los Dellorto VHB de embolo prismático (utilizado en origen por las Moto Guzzi, Ducati, Aermacchi y Moto Moroni) ni de compuerta plana. No se admitirán sistemas de admisión que utilicen laminas.

- El mando de gas (acelerador de puño) será siempre de salida frontal y/o lateral con aspecto clásico , para todas las categorías.
- Es obligatorio el montaje de un sistema de corta corriente (botón de paro) Este debe estar al alcance de la mano en posición de conducción.
- Es obligatorio el precintado de los tapones y tornillos que accedan a espacio físicos ocupados o bañados por aceite.
- Caso de tratarse de motores de carter seco,el deposito de aceite debe ser de tipo y diseño de origen y colocado en el chasis en la posición original. Es obligatorio en las motos de 4T el montaje de una bandeja de recuperación de aceite, por debajo del motor, ésta debe poder retener el liquido en su interior con una capacidad mínima De 1 litro.
- Todos los respiradores del motor y/o desvaporizadores deberán terminar en un recipiente de capacidad min. De 250cc.
- Es obligatorio la instalación de espuma antifuego en el interior del depósito de gasolina
- Es obligatorio el uso de silenciosos en todas las motos de 2T y 4T. El nivel máximo de decibelios permitido será de 107 db/A a 5000rpm. Al final de carrera habrá una tolerancia de 3 db/A.
- Está permitido el uso de silenciadores de fabricación moderna (adecuado a la moto y sin alterar la configuración clásica de la misma) por imperativos de respetar los limites de ruido impuestos por la actual legislación ambiental Portuguesa .
- Es obligatorio la utilización de un reloj cuentarrevoluciones. El instrumento puede ser analógico o digital, electrónico o mecánico y debe indicar el régimen de revoluciones instantánea del motor en rpm x minuto.
- 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 deposito de la moto, al girar el tren delantero.
- Los accesorios que se monten, tales como pedales de cambio y freno, reposapiés, soportes , manetas, puño de acelerador, amortiguador de dirección, tirantes de freno,ect. 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)
Las manetas siempre terminaran en bola, así como los semimanillares, los reposapiés (estriberas), y las palancas de cambio y freno trasero serán redondeadas.

NEUMÁTICOS:

Los neumáticos deben de ser siempre de turismo , deportivos y/o racing con aspecto y dimensiones que mantengan el estilo clásico.

No se permiten neumáticos SLIKS ni SLIKS RAYADOS.

Para las categorías A ,B, y C la anchura máxima de los neumáticos será de 120mm.



ADECUACION DE LAS MOTOCICLETAS A LOS REGLAMENTOS

No se admitirán motocicletas cuyo aspecto exterior de conservación y/o de restauración, no se adapte a los mínimos exigibles por el reglamento Técnico y a las decisiones de la comisión técnica todas las pruebas se desplazara un responsable de la Junta, el cual tendrá la potestad de DENEGAR LA SALIDA A PISTA a las motocicletas que no reúnan las mínimas condiciones de restauración y limpieza. Tampoco se permitirán manillares PLANOS o enduro, ya que estos no son recomendables y estéticos en competiciones de velocidad, solamente semimanillares de uso en competición a excepción de la categoría D.

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 reglamento y siempre prevalecerá la decisión de los técnicos

COMPETICIÓN

SALIDA EN CARRERA

Se efectuara con motor en marcha, salvo en los casos que la Federación u organismo competente apruebe el reglamento particular de la prueba que por su tradición requiera hacer la salida con motor parado, empujando cada piloto su motocicleta a la clásica usanza de los años que pertenecen las motos admitidas en el reglamento. Recomendamos se permita no para el motor entre la vuelta de reconocimiento y la de calentamiento, siempre que no se demore mucho tiempo la salida. Adoptamos generalmente las salidas con motor en marcha por el mayor índice de seguridad.

LICENCIAS Y PARTICIPANTES

Podrán participar los pilotos con licencia en vigor para el año en curso en las categorías Júnior, Senior y Veteranos de acuerdo con la legislación de la R.F.M.E.

La edad min. De los participantes será de 35 años.

Se establece la edad de 25 años min. Para pilotos Júnior de 1 año

Los pilotos con edad comprendida entre 25 y 35 años deben acreditar ante los técnicos o responsables designados no haber estado en posesión de Licencia Federativa de Motociclismo, ni haber participado en competiciones del motor en cualquiera de las especialidades aprobadas por las correspondientes federaciones ,incluso exhibiciones.

RECOMENDACIONES

La decoración de las motocicletas se realizara 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 esas 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 mas 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 Deportivo.

DISPOSICIONES GENERALES.

Cualquier cuestión y disposición no prevista en los reglamentos ya indicados ,podrán ser resueltos por la organización en el momento de carrera o por el Técnico Especialista designado por la Federación.

Se proporcionara un verificador previo, que verificara las motos, en cuanto a su estado de conservación y sometimiento al reglamento. La organización de la prueba, verificara los temas referentes a seguridad y equipamiento.

TROFEO CIRCUITOS URBANOS

Solamente se admiten motos de las categ. A, B, Y C agrupándose para participar en motos de 2T y motos de 4T. Se realizara una manga para cada categ. Siempre que haya motos suficientes.

Cualquier cuestión y disposición no prevista en los reglamentos ya indicados , podrán ser resuelto por la Comisión Deportiva de la F.M.P.A. o en su momento por el Motoclub organizador.

