



CAMPEONATO CAV DE VELOCIDAD CLASICAS FUERZA LIBRE 2022

REGLAS TÉCNICAS CAMPEONATO ANDALUCÍA VELOCIDAD CLÁSICAS 2022

REGLAMENTO PARA LAS CATEGORIAS FUERZA LIBRE

Artículo 1.- INTRODUCCIÓN

Reglamento Técnico para las Motocicletas de Competición ó Sport que denominamos **CLASICAS FUERZA LIBRE**, categorías participantes en el Campeonato CAV/CIVa de Velocidad Clásicas.

Artículo 2.- MOTOCICLETAS Y CILINDRADAS

Las motocicletas admitidas en este Trofeo, serán las especificadas en el Reglamento Técnico y agrupadas en la forma siguiente:

2.1.-FUERZA LIBRE

Categoría Clásicas D y Classic 70:

Motocicletas de competición o sport hasta 750 cc (4T) hasta 1977,
según reglamentos Aema y Amacs

Categoría F2 Classic:

Motocicletas de competición o sport hasta 500 cc (2T) hasta 1983
Motocicletas de competición o sport hasta 650 cc (4T) hasta 1983
Se admite la categoría Superseries.

Categoría F2 (2t): Motocicletas de competición o sport hasta 500 cc (2T) hasta 1989

Categoría F2 (4t): Motocicletas de competición o sport hasta 450 cc (4T) hasta 1989

Critérium 2T: Motocicletas de competición o sport hasta 125 y 250cc hasta 1995

Copa Ducati Monomarca DUCATI. Motocicletas sport solo carburación.
Dos válvulas y Cilindrada hasta 900 cc

Artículo 3.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS EN COMPETICIÓN

Las motocicletas admitidas para el Trofeo de Velocidad Clásicas, para la categoría **FUERZA LIBRE**, son las que están comprendidas y son las detalladas en el capítulo anterior y con el cumplimiento técnico de todos los artículos desarrollados en este reglamento.

Artículo 4.- FABRICACIÓN

Las motocicletas que contempla este reglamento como válidas para la competición convocada para esta temporada, son las detalladas en el artículo anterior nº 2.1; de todas las marcas comerciales, de las cilindradas especificadas y año de fabricación indicado.

Artículo 5.- CARACTERÍSTICAS

5.1.- 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, ó caso de réplicas 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.

5.2.- Los frenos de discos respetarán los modelos utilizados por cada marca en la época de las motos. El diámetro máximo del disco para freno delantero será de **280 mm y 2 pistones**. No se permiten bombas de freno y pinzas radiales, ni discos floreados. Los latiguillos deben ser metálicos.

5.3.- Las ruedas serán las de los modelos y marcas de la época de diámetros 18" ó 19" (pulgadas), llantas originales ó llantas de radios y frenos de tambor.

5.4.- La suspensión delantera debe ser de la época, y la utilizada por cada modelo respetando el año de fabricación. El conjunto de suspensión trasera debe parecer de la época, sin depósito adicional, este debe estar integrado. No mono amortiguador, excepto cantiléver en el modelo Yamaha de 1976 y 1977.

5.5.- Los chasis serán de los modelos originales de cada marca y modelo, respetando la geometría, dimensiones, situación y forma de los anclajes. Y NO se permiten basculantes de sección rectangular. No se permite la utilización de titanio, fibra de carbono, keblar y aluminio en chasis y basculantes.

5.6.- Los motores se pueden modificar libremente, **sin variar la cilindrada**, pero todas las partes externas visibles del motor, tapas, cilindros, culatas, cárteres, etc. deben tener el aspecto del modelo original.

5.7.- La elección de los carburadores es libre siempre que sean modelos de la época o réplicas de los mismos, serán de campana redonda y sin power jet. **Y no se permite admisión por láminas.**

5.8.- El mando de gas (acelerador de puño) será siempre de salida frontal para todas las categorías. Están prohibidas las manetas de plástico.

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

5.10.- 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.

5.11.- Todos los respiraderos del motor y/o desvaporizadores deberán terminar en un recipiente de cantidad mínima de 500 cc.

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

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

5.14.- Los accesorios que se monten, tales como pedales de cambio y freno, reposapiés, soportes, manetas, puño de acelerador, amortiguador de dirección, tirantes de freno, etc. Deberán ser iguales o similares a los utilizados en competición hasta el año 1989.

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

Artículo 6.- NEUMÁTICOS Y RUEDAS

Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos. No se permiten SLIKS ni SLIKS RAYADOS. Máxima anchura **130mm**.

Artículo 7.- DISPOSICIONES GENERALES Y DE SEGURIDAD

El depósito de gasolina debe mantenerse igual que el originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

El depósito de gasolina debe llenarse completamente de una mousse de elemento de carburante (preferentemente con Explosafe).

Los depósitos de gasolina que incluyen tubos aspirantes deben equiparse con válvulas (chapaletas) anti-retorno que finalicen en un recuperador de una capacidad mínima de 250cc, fabricado en material apropiado.

El/los tapón(es) de depósito de gasolina debe/n poseer un sistema de apertura y cierre preferentemente "de rosca".

El (los) tapón(es) de depósito de gasolina pueden cambiarse.

El tapón de depósito de gasolina, cuando está cerrado, debe ser estanco.

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.

Uso de carburantes: Solamente estarán permitidos los combustibles que se puedan adquirir en cualquier surtidor, para uso comercial y las gasolinas 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.- DISPOSICIONES GENERALES

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.

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

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.

ANEXO 1/2022 **Fuerza Libre Post-Classic**
F2-2t (Campeonato F2-RD Norte)
F2-4t (Campeonato Sbk400 CyL)

ANEXO 2/2022 **Critérium 2T dos tiempos, categorías 125 y 250 cc**
2T 125 (Campeonato Andaluz)
2T 250 cc (Campeonato Norte)

Reglamento Técnico Fuerza Libre

9.2.-Ejemplo de motos admitidas (Tabla Orientativa)

Marca	Modelo	Cilindrada	Categoría Fuerza Libre
HONDA	FOUR CB	500 y 750 CC	
HONDA	CB Supersport	550 CC	
HONDA	CB y XBR	500 CC	XBR año 1986
SUZUKI	T	500 CC	
SUZUKI	GS	750 CC	
SUZUKI	GT	750 CC	
SUZUKI	GT	550 CC	
SUZUKI	GT	380 CC	
SUZUKI	T20	250 CC	
OSSA	YANKEE	500 CC	
NORTON	Comando	750 y 850 CC	Se puede autorizar en modelos exclusivos mayor cilindrada de la reglamentada
LAVERDA		750 y 1000 CC	Se puede autorizar en modelos exclusivos mayor cilindrada de la reglamentada
TRIUMPH	TRIDENT	750 CC	
TRIUMPH	Bonneville	650 CC	
TRIUMPH	Bonneville	750 CC	
MV AUGUSTA	750 S	750 CC	
BMW	R-90 Y R100		
MOTO MORINI		350 Y 500 CC	
DUCATI	COPA	600 -750 Y 900 CC	Se puede autorizar en modelos exclusivos mayor cilindrada de la reglamentada
DUCATI	PANTAH	650 CC	
DUCATI	VENTO	350 Y 400	
BENELLI	QUATRO	500 CC	

Reglamento Técnico Fuerza Libre

BENELLI	SEI	750 CC	
BENELLI	TORNADO	650 CC	
KAWASAKI	H1-H2	500-750 CC	
GUZZI		650 CC	
KAWASAKI	900-Z1000	900 y 1000 CC	Se puede autorizar en modelos exclusivos mayor cilindrada de la reglamentada
YAMAHA	XS	650 y 750 CC	
YAMAHA	TZ	250 y 350 CC	
YAMAHA	RD-Aire	400 CC	
YAMAHA		500 CC	
SUZUKI		500 CC	
HONDA		500 CC	
MARCAS	MODELOS	DOS TIEMPOS	125cc Y 250cc

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.

ANEXO1.-LA CATEGORIA DE DOS TIEMPOS TENDRA REGLAMENTO PROPIO

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