REGLAMENTO TECNICO PARA CATEGORIA FORMULA 1 (F1) 2023

Artículo 1.- INTRODUCCIÓN

Reglamento Técnico para las Motocicletas Clásicas Deportivas, categorías "F1" participantes en el Campeonato de Euskadi 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 ø 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 ø de 18" ó 19" (pulgadas). Se permiten llantas de otros diámetros, siempre que se utilicen las llantas de serie equipadas por 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. 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 ø 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 Ø 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 Rev.01/2019 Federación Vasca de Motociclismo Página 7 de 12 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 mantenerse igual que el originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

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

4.16.2-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.

4.16.3-El/los tapón(es) de depósito de gasolina debe/n poseer un sistema de apertura y cierre eficaz, preferentemente “de rosca”.

4.16.4-El (los) tapón(es) de depósito de gasolina pueden cambiarse. El tapón de depósito de gasolina, cuando está cerrado, debe ser estanco.

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

4.19.1.- El ángulo de giro mínimo de la dirección a cada lado debe ser al menos de 15 ° para todas las motocicletas.

4.19.2.- Cualquiera que sea la posición del manillar, la rueda delantera, el neumático y el guardabarros debe mantener un espacio mínimo de 10 mm.

4.19.3.-Se prohíbe la reparación por soldadura de manillares de aleación ligera.

4.19.4.-Los manillares de material compuesto no están permitidos.

4.19.5.-Todas las palancas del manillar (embrague, freno, etc.) deben acabar en bola (diámetro de esta bola debe ser de al menos 16 mm). Esta bola también puede ser aplanada, pero en cualquier caso los bordes deben ser redondeados (espesor mínimo de esta parte aplanada) 14 mm). Estos extremos deben estar fijados permanentemente y formar una parte integral de la maneta.

4.19.6.-**La maneta de freno debe ir protegida**

4.19.7.-Cada palanca de control (mano y pedal) debe montarse en un eje independiente.

4.19.8.-Las estriberas y sus mandos pueden ser cambiados y reposicionados, pero sus soportes deben estar montados en los lugares originales del chasis.

4.19.9.-Los mandos del pie, palanca de cambios y pedal de freno trasero deben permanecer operados por los pies del piloto.

4.19.10.-Las estriberas deben montarse fijas o de tipo plegable, en cuyo caso deben incorporar un dispositivo que las retorne a la posición normal.

4.19.11.-El extremo de la estribera debe acabar en una semiesfera de al menos 8 mm de radio.

4.19.12.-Las estriberas no plegables (fijas) deben acabar en un tapón en aluminio, plástico, Teflón® o cualquier otro material equivalente, fijado de forma permanente (radio mínimo de 8mm). La superficie del tapón debe ser diseñada para alcanzar el área más amplia posible. El Director Técnico tiene la potestad de rechazar cualquier tapón que no satisfaga este aspecto de seguridad.

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.

4.21.- **Todas las motocicletas llevaran equipada una luz de lluvia.**

Artículo 5.- NEUMÁTICOS

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

Artículo 6.- Luz trasera de seguridad

Todas las motocicletas deben tener una luz roja en funcionamiento en la parte trasera del asiento, para ser usada durante las carreras y entrenamientos (tanto en pista como en el pitlane) en mojado o en las de bajas condiciones de visibilidad. La luz trasera de seguridad debe cumplir con lo siguiente:

- La dirección de la luz debe ser paralela a la línea central de la motocicleta (dirección de marcha) y debe ser claramente visible desde detrás, al menos 15 grados desde la izquierda o derecha de la línea central de la motocicleta

- Será fijada de manera segura en la parte final del asiento/colín y aproximadamente en la línea central de la motocicleta. En caso de disputa sobre la posición del montaje o la visibilidad de la luz trasera de seguridad la decisión del Director Técnico será final.

- La potencia/luminosidad debe ser equivalente a 10-15W (incandescente) o 0,6-1,8W (led).

- La iluminación debe ser continua/no parpadeante mientras la motocicleta esté en pista, el parpadeo está autorizado en el pit-lane cuando el limitador de velocidad en pit estáactivado.

- La alimentación eléctrica puede ser diferente de la de la motocicleta. El Director Técnico tiene la potestad para rechazar cualquier luz trasera de seguridad que no cumpla este propósito de seguridad

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, ricas en plomo, 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.