

TROFEO GALLEGO DE CLÁSICAS

REGLAMENTO

1 DEFINICIÓN

Trofeo Gallego de Clásicas 2.010.

2 CONDICIONES PARA PARTICIPAR

2.1. La inscripción se hará por equipo y temporada.

2.2. Puntuación: Puntuarán los 10 primeros clasificados en cada una de las pruebas calendadas en el trofeo y se otorgarán los puntos de la siguiente manera:

1º clasificado.....25 puntos	6º clasificado.....5 puntos
2º clasificado.....20 puntos	7º clasificado.....4 puntos
3º clasificado.....15 puntos	8º clasificado.....3 puntos
4º clasificado.....10 puntos	9º clasificado.....2 puntos
5º clasificado.....6 puntos	10º clasificado.....1 punto.

2.3. Pilotos. Sólo podrán participar pilotos con licencia tramitada por la F.M.G. en vigor.

3 CATEGORÍAS

SCOOTER CLASSIC

MOTOCICLETAS CLÁSICAS (en categorías A y B)

4 INTENCIONES

4.1 MOTIVAR LA CONSERVACIÓN DE LAS ANTIGUAS MOTOCICLETAS DEPORTIVAS Y DE COMPETICIÓN.

4.2 LA PROMOCIÓN Y USO EN COMPETICIÓN DE ANTIGUAS MOTOCICLETAS DE GRAN PREMIO, RÉPLICAS Y DEPORTIVAS COMERCIALES.

4.3 LA CONSERVACIÓN, PROMOCIÓN Y USO DE LAS MOTOCICLETAS DE RELEVANTE INTERÉS HISTÓRICO Y DEPORTIVO. EN EXPOSICIONES, EXHIBICIONES Y EVENTOS CULTURALES DE LA MOTOCICLETA.

4.4 LA DIVULGACIÓN DE CONOCIMIENTOS E INFORMACIÓN SOBRE LAS MOTOCICLETAS DE GRAN PREMIO Y LAS SEÑALADAS EN EL APARTADO C.

4.5 ESTIMULAR Y ANIMAR A CLUBES Y FEDERACIONES A REALIZAR EVENTOS EN LOS QUE ESTÉN PRESENTES NUESTRAS QUERIDAS MOTOCICLETAS.

5 VERIFICACIONES

5.1. Verificaciones administrativas.

Las verificaciones administrativas se realizarán 1 hora antes del comienzo de los entrenamientos y cada piloto deberá presentarse con licencia federativa y copia de la inscripción.

5.2. Verificaciones técnicas.

1 hora antes de los entrenamientos cada piloto presentará su moto en perfecto estado de marcha de acuerdo con el reglamento técnico y con la indumentaria de piloto en perfecto estado (casco, mono, botas, guantes, etc.).

Antes del comienzo de la prueba se realizarán las pertinentes verificaciones tanto de seguridad en pista y seguridad en boxes.

Antes del comienzo de la prueba se revisará el box de cada uno de los equipos con objeto de comprobar que el material utilizado cumpla los requisitos de la prueba.

Asimismo se procederá a la verificación de las motos y sellado de los motores. Cualquier anomalía detectada en el sellado será motivo de descalificación.

Durante la celebración de la prueba no podrá haber ningún tipo de vehículo en el box del equipo.

En caso de "stop and go" se cumplirá obligatoriamente en la línea de salida de los boxes.

La organización se reserva el derecho de prohibir el acceso a pista a cualquier piloto que no cumpla las condiciones necesarias para participar.

5.3. Transponder.

El cronometraje se realizará por transponder que será cedido en depósito al comienzo de la prueba. El piloto que extravíe o no entregue el mismo al final de la prueba tendrá que abonar una sanción de 300€.

5.4. Seguro.

Cada conductor será cubierto por un seguro de responsabilidad civil de accidentes personales proporcionado por la organización cuyas condiciones será divulgadas el día de apertura de las inscripciones.

El precio del seguro será incluido en el valor de la inscripción.

Los daños en los vehículos serán por cuenta y riesgo de los equipos no pudiendo ser imputados a la organización de la prueba.

6 CLASIFICACIÓN

6.1. Número de pilotos en pista.

El número de pilotos en pista será de 20, pudiendo optar a entrar en carrera todos los pilotos que en ronda clasificatoria entren en el tiempo.

6.2. Número de motos clasificadas.

El número de motos clasificadas en cada categoría será proporcional al número de inscritos en cada una de ellas sin superar la veintena.

6.3. Entrenamientos.

Se realizarán 2 tandas de entrenamientos de 30 minutos cada una. Los tiempos obtenidos darán el orden de la línea de salida.

6.4. Para que un piloto este clasificado.

Para que un piloto opte a la clasificación tendrá que completar un mínimo de 5 vueltas al circuito.

6.5. Pilotos en reserva.

Se reservarán a los pilotos que no hayan efectuado más del 20% del tiempo del primer clasificado.

7 EN CARRERA

7.1. Ayuda externa.

Cualquier piloto que reciba ayuda externa fuera de boxes será desclasificado salvo aquellos casos en los que sea necesaria la ayuda de los comisarios de la prueba para retirar la motocicleta de la pista.

7.2. Parada de una motocicleta.

Cualquier motocicleta que se pare en carrera debe posicionarse inmediatamente en un espacio que no interrumpa a los demás participantes bajo pena de desclasificación. Podrá acceder a los boxes empujando el

vehículo por sus propios medios siempre en sentido de la carrera y acompañado de un comisario a no ser que la avería se produzca a la salida de boxes, en ese caso se podrá retroceder marcha atrás, nunca contra dirección, pero siempre acompañado de un comisario. Cualquier piloto podrá reparar su vehículo con sus propios medios

7.3. Abandono de la prueba.

En caso de abandono de la prueba, éste deberá ser inmediatamente comunicado al director de la prueba.

7.4. Asistencia médica.

En caso de ser necesaria la asistencia médica, será el propio facultativo el que autorizará al piloto su regreso a la carrera.

7.5. Interrupción de la carrera.

El director de carrera podrá interrumpir la misma en caso de climatológicas adversas proclamándose ganador el primer piloto de la vuelta anterior a la bandera roja.

7.6. Abandono del box.

Todo equipo que abandone durante el transcurso de la prueba su box durante más de 15 minutos será desclasificado.

8 SEGURIDAD

8.1. Extintores.

Será obligatorio un extintor por equipo presente en todo momento en el box.

8.2. Dorsales.

Los dorsales serán de fondo blanco y número negro que serán facilitados por la organización. 3 por motocicleta.

8.3. Permanencia en boxes y pit line.

Durante el desarrollo de la competición sólo podrán permanecer en boxes y pit line las personas cuya permanencia esté debidamente justificada.

8.4. Acceso al pit line.

El acceso al pit line estará limitado a 2 personas por equipo, que en caso de no cumplirse esta norma, acarreará una sanción económica de 200€.

8.5. Circulación en pit line.

No se podrán instalar en la zona de pit line elementos que dificulten la fluida circulación de motocicletas o de las personas.

8.6. Área de trabajo del pit line.

Mientras no se esté realizando una asistencia sobre la motocicleta, el área de trabajo del pit line deberá permanecer limpia de materiales, herramientas y objetos.

8.7. Reparaciones y repostajes.

No se podrán hacer reparaciones ni repostajes sin que la moto esté sobre alfombra para evitar manchar el suelo de gasolinas y/o aceites.

8.8. Asistencias en pit line.

Sólo se permiten las siguientes asistencias sobre motocicletas en el área de trabajo del pit line:

- Repostaje de combustible, reportaje de aceite, operaciones de mantenimiento y reglajes externos. Otras intervenciones supondrán una reparación y deberán realizarse en el interior del box. En el caso de que una intervención sobre la moto suponga un derrame de líquidos, aceite o combustible sobre el suelo del pit line, la motocicleta no podrá ser puesta en marcha hasta haber limpiado perfectamente tanto la motocicleta como la zona afectada.
- Será obligatorio apagar la moto para el repostaje.
- Los pilotos que se dirijan al final del pit line para entrar a la pista deberán observar las señales del comisario de salida y al entrar a pista controlar el paso de otras motocicletas.

8.9. Comisarios de boxes.

Cada tres o cuatro boxes correlativos se situará un comisario de box que se presentará a los jefes de equipo. Todas las incidencias, cambios de pilotos, reparaciones, etc., deberán ser comunicadas por los fejes de equipo al comisario asignado, el cual tomará nota y concederá el permiso oportuno.

8.10. Cambios de aceite.

Todo cambio de aceite y limpieza del motor se realizará sobre un recipiente dentro del box.

9 RECLAMACIONES

9.1. Reclamaciones técnicas.

Cualquier reclamación técnica contra el desarrollo de la prueba, comportamiento de otro piloto, clasificación u organización, deberá realizarse por escrito dentro de la media hora siguiente al término de la prueba, que será entregada en mano por el jefe de equipo al director de la prueba.

9.2. Importes de las reclamaciones.

Toda reclamación deberá ser presentada por escrito por el propio piloto y entregada al director de la carrera acompañada de la cantidad 300€ en las administrativas y de 250€ en las técnicas, que serán devueltas al piloto en el caso de que se resuelva favorablemente a sus intereses.

10 INSTRUCCIONES COMPLEMENTARIAS

Como anexo al presente la organización facilitará con debida antelación a los participantes unas instrucciones complementarias a efecto de una mejor aplicación de este reglamento y un mejor desarrollo de la prueba que serán de obligado cumplimiento para los participantes.

11 HORARIOS

TROFEO GALEGO DE CLÁSICAS 2010

HORARIOS

Verific. Administ.	De 09, 30 a 10,00 h.			
Verific. Técnica	De 09, 30 a 10,15 h.			
	Categoría	Tiempo	Desde	Hasta
Entrenamientos Libres	Clásicas A, B	15'	10,30	10,45
	Scooter C.	15'	10,50	11,05

Entrenamientos Cronomet.	Clásicas A, B	15'	11,10	11,25
	Scooter C.	15'	11,30	11,45

1ª Manga	Clásicas A, B	18' + 2 V.	12,00
	Scooter C.	18' + 2 V.	12,30

2ª Manga	Clásicas A, B	18' + 2 V.	13,00
	Scooter C.	18' + 2 V.	13,30

Entrega de premios : 14:00 H.

12 TROFEOS

El club organizador entregará al finalizar la competición 1 trofeo a cada uno de los 3 primeros clasificados de cada categoría en el podio montado para tal motivo.

REGLAMENTO PARA MOTOCICLETAS CLÁSICAS

1 MOTOCICLETAS ADMITIDAS

Las motocicletas admitidas son las siguientes:

- CAT. A.** Motocicletas de competición monocilíndricas de **2T** hasta **175 c.c.**
Motocicletas de competición monocilíndricas de **4T** hasta **250 c.c.**
Dorsal negro y N° blanco.
- CAT. B.** Motocicletas de competición de **2T** de cilindrada superior a **175 c.c.** y hasta **250 c.c.**
Motocicletas de competición de **4T** de cilindrada superior a **250 c.c.** hasta **350 c.c.**
Dorsal verde y N° blanco.

Las motocicletas de las categorías **A** y **B** deberán estar fabricadas entre los años **1.945** y **1.971** serán monocilíndricas y no podrán ser de origen japonés.

Se permite correr a prototipos de **2T** de fabricación española, siempre y cuando estén documentados anteriores a **1.975** y que su aspecto sea idéntico al original de la época.

2 CARACTERÍSTICAS

2.1 Las motocicletas deben presentarse tal como eran en su época, sin cambios extremos, respetando los modelos de competición, deportivos y sport de cada fabricante y marca. Deben usarse colines, sillines, depósitos y carenados de la época, así como los colores propios de cada moto que fueron utilizados en la época. En caso de que sean de fabricación posterior, deberán tener el mismo aspecto que si fueran del período original. Se utilizará siempre aleta (guardabarros) delantera, excepto cuando sea la moto carenada y que ésta lleve la forma para la rueda, como eran en la época.

2.2 No se permiten frenos de disco en ninguna rueda.

- 2.3 No se permite ninguna llanta de fundición (llantas de palos). Sólo llantas de radios de las medidas que permite el presente Reglamento para cada modelo.
- 2.4 La máxima anchura permitida de la llanta en ambas ruedas es de 3” pulgadas, 76,2 mm. en ambas categorías.
Así mismo solo estarán permitidas las llantas en medidas 18 y 19 pulgadas de diámetro.
- 2.5 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 ni traseras con reglaje exterior (aire, gas, etc.). El diámetro de las barras de horquilla será de un máximo de 35 mm.
- 2.6 No se permite ningún basculante de sección rectangular(excepto los de OSSA, que lo montan de origen). 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 aún en el caso de que sean de fabricación moderna, así mismo, no se permite variar la cilindrada del modelo de origen. Aunque ya se están efectuando de facto, se podrán utilizar en las motos de 2T españolas (OSSA, BULTACO, MONTESA y DUCATI) cilindros de “4 aletas”, “cuadrados” y “rizados” respectivamente para facilitar costes y competitividad.
- 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 campana plana , ni fabricados con materiales que no se utilizaban en la época. No se admitirán sistemas de admisión que utilicen láminas. . Está permitido cualquier carburador siempre y cuando sean de compuerta redonda. Recomendables BING 54, AMAL-400, DELL/ORTO PHBE, MIKUNI VM.
- 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 espacios físicos ocupados o bañados por aceite.
- 2.11 En 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.
- 2.12 Todos los respiraderos del motor y/o desvaporizadores deberán terminar en un recipiente de capacidad mínima de **250 c.c.**

Es obligatorio en las motos de 4T, el montaje de una bandeja de recuperación de aceite, por debajo del motor, esta debe poder retener el líquido en su interior con una capacidad mínima de 1 litro.

- 2.13 Es aconsejable el uso de silenciosos en todas las motos de 2T así como también en las motocicletas de 4T.
- 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., deberán 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 terminarán en bola, así como los semimanillares, los reposapiés (estriberas), y las palancas de cambio y freno trasero serán redondeadas.

3 NEUMÁTICOS

Los neumáticos deben ser siempre de turismo o deportivos. No se permiten SLIKS ni SLIKS RAYADOS . Para las categorías A y B máxima anchura de 120 mm.

4 ADECUACIÓN 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 de **Primera Línea rcc.** y a las decisiones de la comisión técnica. A todas las pruebas se

desplazará un responsable de la junta que 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 ni estéticos en competiciones de velocidad, solamente semimanillares de uso en competición. 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. Cualquier cuestión que se suscitase se resolverá basándose en el Reglamento Primera Linea rcc y siempre prevalecerá la decisión de sus técnicos.

5 SALIDA EN CARRERA

Se efectuará 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 a los que pertenecen las motos admitidas en el presente reglamento. Recomendamos se permita **NO** parar el motor entre la vuelta de reconocimiento y la de calentamiento siempre que no se demore la salida. Adoptamos generalmente las salidas con motor en marcha por el mayor índice de seguridad.

6 LICENCIAS Y PARTICIPANTES

Podrán participar los pilotos con licencia en vigor para el año en curso en las categorías Junior, Senior y Veteranos, de acuerdo con la legislación de la Real Federación Española de Motociclismo.

La edad MÍNIMA de los participantes será de 35 años.

Se establece la edad de 25 años mínimo para pilotos Junior de primer año.

Los pilotos con edad comprendida entre 25 y 35 años deben acreditar ante los Técnicos o Responsables designadas por **Primera Linea rcc**. 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 las exhibiciones.

7 PUNTUACIÓN

Se premiará el esfuerzo de los pilotos que decidan correr a la vez en las categorías de **A** y **B** en el mismo fin de semana, puntuando en las 2 categorías como si fueran 2 carreras distintas y así en la práctica sumarán el doble de puntos de cara a la clasificación final.

Podrá ser apartado del Trofeo el piloto que no cumpla el Reglamento General y/o Particular o que mostrase un mal comportamiento hacia el Club y/o el resto de pilotos participantes.

8 RECOMENDACIONES

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 de hasta cien octanos ricas en plomo acorde con los materiales de nuestras motos. No se permiten gasolinas de competición ni con aditivos especiales.

Publicidad. La publicidad en las motocicletas deberá ser lo más discreta posible.

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 nomo, 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.

9 DISPOSICIONES GENERALES

Cualquier cuestión y disposición no prevista en los Reglamentos ya indicados podrán ser resueltos por la junta de **Primera Línea rcc**.

El Club **Primera Linea rcc** proporcionará un verificador previo que verificará las motos en cuanto a su estado de conservación y sometimiento al reglamento. La Organización de la prueba verificará los temas referentes a seguridad y equipamiento.

REGLAMENTO PARA SCOOTER CLASSIC

1 CONDICIONES PARA PARTICIPAR

1.1. Inscripciones.

La inscripción se realizará por carrera y equipo.

Se formalizará 15 días antes de la realización de la prueba mediante ingreso bancario.

La puntuación para el trofeo se hará por equipo.

1.2. Participantes. Requisitos para su inscripción.

Ser mayor de de 18 años.

Licencia federativa del año en curso.

Documento Nacional de identidad

Justificante bancario de pago de inscripción.

Obligatorio el uso de casco integral homologado, botas protectoras de altura mínima de 20 cms., guantes, protecciones en hombros, columna y rodillas.

Los equipos participantes designarán un feje de equipo que no participará en la prueba y que actuará de interlocutor con la dirección de carrera u organización.

Tanto los pilotos como los jefes de equipo serán responsables en todo momento del comportamiento de sus acompañantes durante el transcurso de la prueba.

1.3. Vehículos. Condiciones para que un vehículo sea aceptado.

La prueba se realizara en categoría única.

La preparación de las motos será libre e ilimitada.

Es obligatorio que todas las motos tengan el chasis y el motor (cilindro) de la misma marca.

Sellar tomillos de llenado y vaciado de aceite.

No se permitirán partes móviles (caballetes, retrovisores...) ni aristas cortantes.

Deberá ser eliminado cualquier elemento óptico que pueda afectar a la seguridad de la prueba en caso de colisión. Se deberá eliminar la óptica y el faro trasero, e intermitentes.

Retirar la rueda de repuesto y el porta paquetes.

Retirar baterías, sellar fugas de aceite.

El acelerador debe contar con mecanismo de retroceso si lo trae de serie.

Es obligatorio el uso de cortacorrientes (botón de apagado).

Los respiraderos del depósito de gasolina, de agua, aceite, así como del cárter y motor, deben disponer de un vaso recuperador con una capacidad mínima de 125 c. c. cada uno, con capacidad total mínima de 0,5 L. y deben estar bien fijadas.