

REGLAMENTO TÉCNICO DECCLA

Las motocicletas participantes en las carreras organizadas por DECCLA se agruparán en las siguientes categorías:

Cat. 1:	Vintage 250
Cat. 2:	Vintage 500
Cat. 3:	Sport 250
Cat. 4:	Sport 750
Cat. 5:	Open
Cat. 6:	Copa RD

Categoría **VINTAGE 250**

Cilindrada 2T:	Monocilíndricas hasta 250 cc
Cilindrada 4T:	Monocilíndricas hasta 350 cc

La preparación del motor es libre en su interior, respetando siempre el límite de cilindrada

Llantas:	Solo radios Máxima anchura llanta delantera 2.15", solo 18" o 19" Máxima anchura llanta trasera 2.50", solo 18" o 19"
Neumáticos:	Máxima anchura 120
Frenos:	Eje delantero: tambor
Eje trasero:	tambor
Amortiguad.:	Obligatorio doble amortiguador
Horquilla:	Diámetro máximo 35mm - convencional No se permite regulación exterior
Carburador:	solo campana redonda (a excepción de los carburadores LECTRON de compuerta plana de la época o los DELLORTO mod. VHBZ y VHBT de campana cuadrada)
Dorsal:	fondo negro con numero blanco
Chasis:	Solo se permiten chasis originales o replica de los originales sin modificaciones de importancia. Se permite añadir refuerzos. Se permite la que se utiliza de chasis especiales de competición de la época, siempre que se estén debidamente documentados (Rickman, Seeley, etc.). Solo permite el basculante original o replica del original sin modificaciones.
Fabricación:	hasta 31/12/1969 se admiten replicas si el modelo es de fabricación posterior
Importante:	Las motocicletas participantes en esta categoría deberán respetar

especiales,
debidamente
el

estrictamente la estética del modelo original. Cualquier modificación de importancia respecto al modelo original (ejemplo: basculantes cilindros, culatas, embragues diferentes etc.) tendrá que estar documentada (fotografías, artículos de prensa etc.) como existente en el modelo en la época.

No se admiten motos ni propulsores de origen

japonés

Categoría **VINTAGE 500**

Cilindrada 2T: Monocilíndricas desde 251cc hasta 350 cc
Bicilíndricas hasta 250 cc
Cilindrada 4T: Todos hasta 500 cc (Mono/Bi/Tri/Cuatro cilindros)

La preparación del motor es libre en su interior, respetando siempre el límite de cilindrada

Llantas: Solo radios
Máxima anchura llanta delantera 2.15", solo 18" o 19"
Máxima anchura llanta trasera 2.50", solo 18" o 19"

Neumáticos: Máxima anchura 120

Frenos: Eje delantero: tambor
Eje trasero: tambor

Amortiguad.: Obligatorio doble amortiguador

Horquilla: Diámetro máximo 35mm - convencional
No se permite regulación exterior

Carburador: solo campana redonda (a excepción de los carburadores LECTRON de compuerta plana de la época o los DELLORTO mod. VHBZ y VHBT de campana cuadrada)

Dorsal: fondo amarillo con número negro

Chasis: Solo se permiten chasis originales o réplica de los originales sin modificaciones de importancia. Se permite añadir refuerzos. Se permite la utilización de chasis especiales de competición de la época, siempre que que estos estén debidamente documentados (Rickman, Seeley, etc.). Solo se permite el basculante original o réplica del original sin modificaciones.

Fabricación: hasta 31/12/1972
se admiten réplicas si el modelo es de fabricación posterior

Importante: Las motocicletas participantes en esta categoría deberán respetar estrictamente la estética del modelo original. Cualquier modificación de importancia respecto al modelo original (ejemplo: basculantes especiales, cilindros, culatas, embragues diferentes etc.) tendrá que estar debidamente documentada (fotografías, artículos de prensa etc.) como existente en el modelo en la época.

Se admiten todas las marcas de motocicletas

Categoría **SPORT 250**

Cilindrada 2T: todos hasta 250 cc (Mono/Bi/Tri/Cuatro cilindros)
Cilindrada 4T: todos hasta 350 cc (Mono/Bi/Tri/Cuatro cilindros)

La preparación del motor es libre en su interior, respetando siempre el límite de cilindrada

Llantas: Radios o Aleación
se permiten llantas de aleación cuando el modelo las haya llevado en origen

Máxima anchura llanta delantera 2.15", solo 18" o 19"
Máxima anchura llanta trasera 2.50", solo 18" o 19"

Neumáticos: Máxima anchura 120

Frenos: Eje delantero: Tambor o Disco simple (solo se permite 1 disco)
Eje trasero: Tambor o Disco
Diámetro máximo discos 260mm
Los discos de freno están permitidos solo con llantas de aleación
Solo pinzas de simple pistón
Bomba freno delantera con DEPOSITO REDONDO INCORPORADO
Manetas freno y embrague sin regulación

Amortiguad.: Obligatorio doble amortiguador

Horquilla: Diámetro máximo 35mm - convencional
No se permite regulación exterior

Carburador: solo campana redonda (a excepción de los carburadores LECTRON de compuerta plana de la época o los DELLORTO mod. VHBZ y VHBT de campana cuadrada)

Dorsal: fondo verde con número blanco

Chasis: Solo se permite la utilización de chasis originales o replica de los originales.
Se permiten modificaciones en los chasis originales (recortar tubos,

añadir refuerzos o variar cotas). Se permite cambiar o modificar el basculante original.

Fabricación: hasta 31/12/1979
se admiten replicas si el modelo es de fabricación posterior
No se admiten motos ni propulsores de origen

japonés

Categoría **SPORT 750**

Cilindrada 2T: todos hasta 500 cc (Mono/Bi/Tri/Cuatro cilindros)
Cilindrada 4T: todos hasta 750 cc (Mono/Bi/Tri/Cuatro cilindros)

La preparación del motor es libre en su interior, respetando siempre el límite de cilindrada

Llantas: Radios o Aleación
se permiten llantas de aleación cuando el modelo las haya llevado en origen

Máxima anchura llanta delantera 2.50", solo 18" o 19"
Máxima anchura llanta trasera 3.00", solo 18" o 19"

Neumáticos: Máxima anchura 130

Frenos: Tambores o Discos
Diámetro máximo discos 300mm
Solo pinzas de simple pistón
Bomba freno delantera con DEPOSITO REDONDO INCORPORADO
Manetas freno y embrague sin regulación

Amortiguad.: Obligatorio doble amortiguador

Horquilla: Diámetro máximo barras 38mm - convencional
No se permite regulación exterior

Carburador: solo campana redonda (a excepción de los carburadores LECTRON de compuerta plana de la época o los DELLORTO mod. VHBZ y VHBT de campana cuadrada)

Dorsal: fondo blanco con número negro

Chasis: Solo se permiten chasis originales o replica de los originales sin modificaciones de importancia. Se permite añadir refuerzos. Se

permite la que se	utilización de chasis especiales de competición de la época, siempre estos estén debidamente documentados (Rickman, Seeley, etc.). Solo permite el basculante original o replica del original sin modificaciones.
Fabricación:	hasta 31/12/1979 se admiten replicas si el modelo es de fabricación posterior
Importante:	Las motocicletas participantes en esta categoría deberán respetar estrictamente la estética del modelo original. Cualquier modificación de importancia respecto al modelo original (ejemplo: basculantes especiales, cilindros, culatas, embragues diferentes etc.) tendrá que estar debidamente documentada (fotografías, artículos de prensa etc.) como existente en el modelo en la época.
Se admiten todas las marcas de motocicletas	

Categoría **OPEN**

Cilindrada 2T:	todos hasta 750 cc. (Mono/Bi/Tri/Cuatro/Seis cilindros)
Cilindrada 4T:	todos hasta 1100 cc (Mono/Bi/Tri/Cuatro/Seis cilindros)

La preparación del motor es libre en su interior, respetando siempre el limite de cilindrada

Llantas:	Radios o Aleación Máxima anchura llanta delantera 2.75", solo 18" o 19" Máxima anchura llanta trasera 3.50", solo 18" o 19"
Neumáticos:	Máxima anchura 150
Frenos:	Tambores o Discos Diámetro máximo discos 300mm Solo pinzas de simple pistón Bomba freno delantera con DEPOSITO INCORPORADO, redondo o cuadrado
Manetas freno y embrague sin regulación	
Amortiguad.:	Obligatorio doble amortiguador
Horquilla:	Diámetro máximo 42mm - convencional Se permite regulación exterior
Carburador:	Libre
Dorsal:	fondo blanco con numero negro

Chasis: originales. añadir (Rickman,	Solo se permite la utilización de chasis originales o replica de los originales. Se permiten modificaciones en los chasis originales (recortar tubos, refuerzos y variar cotas). Se permite el uso de chasis de competición especiales, siempre que estos estén debidamente documentados (Seeley, Motoplast etc.). Se permite cambiar o modificar el basculante original.
Fabricación:	hasta 31/12/1982 se admiten replicas si el modelo es de fabricación posterior <u>Se admiten todas las marcas de motocicletas</u>

Categoría **COPA RD**

Categoría reservada a motocicletas marca YAMAHA RD 350 de fabricación entre 1983 y 1994.

Motor: 350cc

La preparación del motor es libre en su interior, respetando siempre el límite de cilindrada

Llantas: Solo se admiten las llantas de aleación originales, en medidas de 18"

Neumáticos: Máxima anchura 150

Frenos: Diámetro máximo discos 280 mm.
Se permiten pinzas de doble pistón.
Bomba freno delantera con DEPOSITO INCORPORADO, redondo o cuadrado

No se permite regulación en manetas freno y embrague

Horquilla: Diámetro máximo barras 35mm - convencional
Se permite regulación exterior

Carburador: Libre

Estética: Las motocicletas participantes en la copa RD tendrán que mantener el aspecto original, presentándose con las fibras originales o replicas originales; es opcional montar carenado completo, semicarenado o portanumeros. Es obligatorio montar el asiento original. Es obligatorio montar portanumeros en ambos lados de la parte posterior de la moto si se opta por no llevar el carenado completo.

- Dorsal: fondo blanco con numero negro
- Chasis: Solo se permiten chasis originales o replica de los originales sin modificaciones de importancia. Se permite añadir refuerzos.

Normas y disposiciones generales para todas las categorías

1 - Motor y cambio

- 1.1 No se permiten motores sobrealimentados.
- 1.2 Se permite cambiar libremente las piezas internas de motor y caja de cambios, siempre que se respeten los límites de cilindrada establecidos para cada categoría.
- 1.3 El aspecto exterior del propulsor deberá respetar estrictamente el del original del modelo.
- 1.4 No se permite el uso de Airbox o cualquier tipo de caja de admisión presurizada.

2 - Sistema Escape 2T

- 2.1 La elección del sistema de escape es libre, respetando en la medida de lo posible la estética de la época de la motocicleta.
- 2.2 En caso de montar un sistema de escape "racing", es obligatorio el uso de silenciosos. El material de éstos no podrá ser de fibra de carbono o kevlar.

3 - Sistema Escape 4T

- 3.1 La elección del sistema de escape es libre, respetando en la medida de lo posible la estética de la época de la motocicleta.
- 3.2 En las categorías Vintage 250, Vintage 500, Sport 250 y Sport 750 no se permite la utilización de silenciosos de aluminio, fibra de carbono, kevlar o aleaciones especiales.
- 3.3 En la categoría Open se permite la utilización de silenciosos en aluminio.

4 - Chasis y basculante

- 4.1 En las categorías Vintage 250, Vintage 500, Sport 250 y Sport 750 no se permiten basculantes de sección rectangular.
- 4.2 No se permite la utilización de chasis o basculantes de aluminio, carbono o aleaciones especiales.

5 - Fibras y accesorios

- 5.1 Obligatorio el desmontaje de FARO, PILOTO TRASERO, INTERMITENTES, ESPEJOS, MATRICULA, CUBRECADENAS, CABALLETE CENTRAL Y CABALLETE LATERAL para todas las categorías.
- 5.2 En las categorías Vintage 250 y 500 no esta permitido la utilización de fibra de carbono en ninguno de los componentes de la motocicleta.
- 5.3 En el resto de categorías se permite la utilización de fibra de carbono solamente en componentes de carrocería (guardabarros, deposito, carenado, colin y portanumeros), siempre y cuando se encuentren debidamente pintados. En ningún caso se permite la utilización de silenciosos fabricados en fibra de carbono.
- 5.4 No se permite el uso de manillares planos de una sola pieza. Es obligatorio el montaje de semimanillares.
- 5.5 En las categorías Vintage 250, Vintage 500, Sport 250 y Sport 750 solo se permiten mandos de acelerador de salida frontal. En las categorías Open y Copa RD se permiten mandos de acelerador con salida lateral.

6 - Sistemas de freno

- 6.1 En ningún caso los discos de freno podrán ser flotantes o semiflotantes, solo se permite la utilización de discos de freno fijos.
- 6.2 En ningún caso se admiten bombas de freno con deposito separado ni manetas de freno y embrague que tengan regulación manual.

7 - Neumaticos

- 7.1 Los neumáticos pueden ser de turismo, deportivos o racing. No se permite el uso de slicks, slicks rayados o neumáticos especiales de lluvia.

8 - Carburación

- 8.1 La elección del carburador es libre, siempre que sea un modelo de la época a la que

corresponde el modelo de motocicleta o una replica de estos.

8.2 En las categorías Vintage 250, Vintage 500, Sport 250 y Sport 750 no se permite el uso de carburadores de guillotina o compuerta plana ni con power jet (se admiten los carburadores LECTRON de compuerta plana de la época o los DELLORTO mod. VHBZ y VHBT de campana cuadrada). En estas mismas categorías no se permite sistemas de admisión con laminas.

9 - Amortiguadores traseros

9.1 En las categorías Vintage 250, Vintage 500, Sport 250, Sport 750 y Open quedan excluidos TODOS los modelos que en origen montaban mono-amortiguador

9.2 En las categorías Vintage 250, Vintage 500, Sport 250 y Sport 750 no se permite el uso de amortiguadores traseros con deposito de gas o aire adicional o incorporado.

9.3 En las categoría Open la elección de los amortiguadores es libre

9.4 En las categoría Copa RD la elección del mono-amortiguador es libre

10 - Llantas de aleación

10.1 Las llantas de aleación están permitidas cuando el modelo las haya llevado en origen (demostrado por la ficha de homologación) o se hayan montado en competición (demostrado por fotografías o artículos de prensa).

11 - Dorsales

11.1 Los numeros y los dorsales tendrán que respetar las siguientes medidas minimas:

Dorsal: altura mínima 200 mm y anchura mínima 250 mm

Números: altura mínima 140 mm y anchura mínima 80 mm, espacio entre números 15 mm.

11.2 La organización se reserva el derecho de asignar los números de los dorsales a cada equipo o piloto participante.

Se establece un minimo de 5 participantes para cada categoría. En caso de participación inferior la organización se reserva la potestad de agrupar los equipos inscritos en otra categoría.

12 - Seguridad

Todas las motocicletas participantes tendrán que respetar las normas de seguridad detalladas a continuación. En casos de no conformidad la organización tendrá la potestad de denegar la salida a pista.

- 12.1 Es obligatorio el precintado con alambre de los tapones y tornillos que accedan a espacios ocupados o bañados por aceite y líquidos de refrigeración.
- 12.2 Es obligatorio el precintado con alambre de los puntos de fijación de los tirantes de los tambores de freno así como de los tirantes de las pinzas de freno posteriores.
- 12.3 Para las motos de 4 tiempos es obligatorio el montaje de una bandeja de recuperación de aceite como establecido por normativa FIM. Su capacidad mínima será la de la mitad de la cantidad de aceite contenida en el carter (o en el deposito separado en caso de carter seco).
- 12.4 Todos los manguitos o tubos de aceite y gasolina tendrán que estar en excelente estado y encontrarse debidamente acoplados y cerrados con abrazaderas de metal (no se permite el cierre con alambre o abrazaderas de plástico).
- 12.5 Todos los tubos de respiradero o desvaporizadores (Carter motor, Caja cambios, Deposito gasolina, Bateria, Deposito agua) tendrán que terminar en uno o mas recipientes de una capacidad mínima de 250cc, montado en posición vertical (inclinación máxima permitida 30%).
- 12.6 Todas las manetas tendrán que tener su terminación en bola redondeada.
- 12.7 El mando de gas tendrá que volver automáticamente en posición de cierre.
- 12.8 El guardabarro delantero tendrá que estar montado de manera fija y segura. Los bordes de los guardabarras metálicos tendrán que estar redondeados.
- 12.9 Las palancas de freno y cambio así como las estriberas tendrán que tener sus bordes redondeados, sin cantos vivos.
- 12.10 Pipa de dirección, basculante y rodamientos de rueda sin holguras.
- 12.11 Todas las motocicletas equipadas con cadenas de transmisión tendrán que montar un cubre-cadenas de seguridad en la parte inferior del basculante a la altura de la corona posterior como predispuesto por normativa FIM.
- 12.12 Todas las motocicletas tendrán que montar un cortacorrientes de seguridad de fácil accesibilidad una vez en marcha.

En general, y apelando al sentido común de los participantes, se ruega que se revisen los neumáticos y que estos estén en correcto estado de funcionamiento, así como el estado general de la motocicleta y del propio equipamiento de seguridad (mono, guantes, casco y botas).