



## **Campionat de Catalunya de Pujades d'asfalt** **CATEGORIES I CILINDRADES ADMESES**

### **MOTOS**

- 1.- 50 cc
- 2.- 51 cc fins 125 cc
- 3.- De preparació lliure
- 4.- Trail monocilíndriques (\*)
- 5.- Trail bicilíndriques (\*)
- 6.- Motos Carretera de sèrie (\*\*)
- 7.- Motos de 2 temps fins 250 cc i de 4 temps fins 350 cc
- 8.- Motos de 4 temps de 360 cc en endavant

(\*) Llantes de sèrie i neumàtics trail o carretera

(\*\*)Es permet el canvi del tub d'escapament i esmorteïdors; Exclusivament neumàtics de carretera ( NO SLICK ).

### **QUADS**

- 9.- Fins 400 cc (\*)
- 10.- Sup. 450 cc/350cc 2T (\*)

(\*) Neumàtics de Carretera.

### **SIDE CAR**

- 11.- Totes les Modalitats

**L' Equipament ha de ser conforme als reglaments esportius de la FCM per a curses de velocitat.**

**MESURAS DE SEGURETAT EN LA PUJADA D'ASFALT DE LA COPA CATALANA I PUJADA D'AVINYÓ DEL DIA 14 DE JUNY DE 2.008.**

**PLA DE SEGURETAT DE LA PROVA**

350 bales de palla per protecció a les corbes, arbres, senyals i obstacles que poguessin lesionar en casa de caiguda els participants.

12 emissores per controlar en tot moment el desenvolupament de la cursa, comunicades entre elles i a la sortida i l'arribada.

2 Ambulàncies de la Creu Roja de Sallent.

1 metge per cas d'accident, comunicat per emissora.

200 tanques entre sortida i arribada, tallant tots els camins que comuniquen a la carretera.

16 controls de 2 persones en banderes per avisar els participants que estan corrent en cas d'accident del participant anterior amb ell, i col·locats en les corbes perilloses.

En el cas d'Avinyó que té un recorregut de 2,300 kms. Es suficient i més per el bon desenvolupament de la cursa.



# Despertaferro

## REGLAMENTO TÉCNICO

Las motocicletas participantes se agruparán en las siguientes categorías:

- Clásicas 250
- Posclásicas 250
- Clásicas 500
- Posclásicas 500

### Exhibición

Todas las cuestiones relativas a estas normativas y disposiciones técnicas y de seguridad son competencia exclusiva del Comité Técnico DESPERTAFERRO.

Todas las motocicletas participantes tendrán que respetar las normas técnicas y de seguridad detalladas a continuación.

Un inspector técnico tendrá potestad sobre las decisiones técnicas y de seguridad. Cualquier motocicleta participante en un evento organizado por DESPERTAFERRO tendrá que ser verificada previamente y declarada apta conforme al reglamento. En casos de no-conformidad la organización tendrá la potestad de denegar la salida a pista.

Toda duda o aclaración respecto al reglamento DESPERTAFERRO puede dirigirse al Comité Técnico a la dirección [info@despertaferro.com](mailto:info@despertaferro.com)

El objetivo de este reglamento, es intentar garantizar al máximo la seguridad de los pilotos, velar por que el aspecto exterior de la moto se ajuste en lo posible al original de la época y presente un estado de conservación digno que ayude a difundir el valor del patrimonio histórico al que representa y procurar que, dentro de cada categoría, las tecnologías de las motos sean lo más igualadas posibles, para garantizar unas carreras justas. Por lo tanto, el Comité Técnico de la organización se reserva el derecho, de decidir la categoría en la que correrá una moto, o denegar la salida si esta o el piloto no se ajustarán a los principios anteriormente mencionados o pudieran representar un riesgo para el resto de los pilotos o para ellos mismos.

## CLÁSICAS 250



Fabricación: hasta 31/12/1970  
se admiten réplicas si cumplen las especificaciones del modelo original

Cilindrada 2T: Mono y bicilíndricas hasta 250 cc

Cilindrada 4T: Mono y bicilíndricas hasta 350 cc

**Todas de refrigeración por aire**

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

Llantas: Solo llantas de radios  
Máxima anchura llantas WM4 2.50", solo 18" o 19"

Neumáticos: Máxima anchura 120

Frenos: Eje delantero: tambor  
Eje trasero: tambor

Amortiguadores: Obligatorio doble amortiguador.  
No se permite regulación exterior por aire, ni depósitos exteriores

Horquilla: Diámetro máximo 35mm – convencional.  
Diámetros mayores solo en caso que el modelo lo llevase en origen.  
No se permite regulación exterior

Carburador: Solo campana redonda..  
Excepciones: DELLORTO mod. VHBZ y VHBT de campana cuadrada y Mikun, Bing, Amal e IRZ de la época.

Dorsal: fondo verde para 250 y fondo azul para 350, numero en blanco ambas

Chasis: Solo se permiten chasis originales o replica 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 estos estén debidamente documentados (Rickman, Seeley, etc.). Solo se permite el basculante original o replica del original sin modificaciones.

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, siempre y cuando se trate de motos originales de carreras, prototipos, carreras-cliente o sport.

Se tolerarán cilindros rizados, cuadrados y de cuatro aletas, así como tapas de carteres "originales" (no cuadradas) de modelos posteriores.



## POSCLÁSICAS 250

Fabricación: hasta 31/12/1979  
se admiten réplicas si cumplen las especificaciones del modelo original

Cilindrada 2T: Monocilíndricas y Bicilíndricas hasta 250 cc  
Cilindrada 4T: Mono/Bi/Tri y Tetracilíndricas hasta 350 cc

### **refrigeración por aire o agua**

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

Llantas: Solo llantas de radios  
Máxima anchura llantas WM4 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  
Diámetro máximo discos 260 mm.  
Solo pinzas de simple pistón.  
Bomba freno delantera con depósito redondo incorporado.  
Manetas de freno y embrague sin regulación.  
Cada pinza de freno podrá tener un máximo de DOS pistones

Amortiguadores: Obligatorio doble amortiguador.  
Mono-amortiguador permitido solo para modelos que lo llevaran en origen  
No se permite regulación exterior por aire, ni depósitos exteriores

Horquilla: Diámetro máximo 35mm – convencional.  
Diámetros mayores solo en caso que el modelo lo llevara en origen.  
No se permite regulación exterior de frenos en extensión y compresión sean estos manuales o por aire.

Carburador: Solo campana redonda..  
Excepciones: DELLORTO mod. VHBZ y VHBT de campana cuadrada y Mikun, Bing, Amal e IRZ de la época.

Dorsal: fondo verde para 250 y fondo azul para 350, numero en blanco ambas

Chasis: Solo se permiten chasis originales o replica de los originales Se permiten modificaciones en los chasis originales (recortar tubos, añadir refuerzos, para reforzar el basculante original sin modificar sus dimensiones originales.

Se admiten todas las marcas de motocicletas, siempre y cuando se trate de motos originales de carreras, prototipos, carreras-cliente o sport



## Categoría **CLÁSICAS 500**

- Fabricación:** hasta 31/12/1972  
se admiten réplicas si cumplen las especificaciones del modelo original
- Cilindrada 2T:** Bicilíndricas 350 cc refrigeración por aire  
Monocilíndricas hasta 350 cc refrigeración por aire  
Bicilíndricas hasta 250 cc refrigeración por agua
- Cilindrada 4T:** Mono/Bi/Tri y Tetracilíndricas hasta 500 cc refrigeración por aires

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

- Llantas:** Solo llantas de radios  
Máxima anchura llantas WM4 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  
Diámetro máximo discos 260 mm.  
Solo pinzas de simple pistón.  
Bomba freno delantera con depósito redondo incorporado.  
Manetas de freno y embrague sin regulación.  
Cada pinza de freno podrá tener un máximo de DOS pistones
- Amortiguadores:** Obligatorio doble amortiguador.  
Mono-amortiguador permitido solo para modelos que lo llevaran en origen No se permite regulación exterior por aire, ni depósitos exteriores.
- Horquilla:** Diámetro máximo 35mm convencional  
Diámetros mayores solo en caso que el modelo lo llevara en origen.  
No se permite regulación exterior de frenos en extensión y compresión sean estos manuales o por aire
- Carburador:** Solo campana redonda..  
Excepciones: DELLORTO mod. VHBZ y VHBT de campana cuadrada y Mikuni, Bing, Amal e IRZ de la época.
- Dorsal:** fondo amarillo con numero negro 500 4T  
fondo azul con número blanco 350 2T
- Chasis:** Solo se permiten chasis originales o replica 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 estos estén debidamente documentados (Rickman, Seeley, etc.). Solo se permite el basculante original o replica del original sin modificaciones.



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, siempre y cuando se trate de motos originales de carreras, prototipos, carreras-cliente o sport



DespertaFerro'05



## Categoría POSCLÁSICAS 500

Fabricación:	hasta 31/12/1979 se admiten réplicas si cumplen las especificaciones del modelo original
Cilindrada 2T:	Todas hasta 350 cc (Mono/Bi y Tricilíndricas)
Cilindrada 4T:	Todas hasta 500 cc (Mono/Bi/Tri y Tetracilíndricas)

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

Llantas:	Radios o Aleación Máxima anchura llanta delantera WM4 2.50", solo 18" o 19" Máxima anchura llanta trasera WM5 3.00", solo 18" o 19"
Neumáticos:	Máxima anchura 130
Frenos:	Tambores o Discos Diámetro máximo discos 300 mm. Solo pinzas de simple pistón. Bomba freno delantera con depósito redondo incorporado. Manetas de freno y embrague sin regulación. Cada pinza de freno podrá tener un máximo de DOS pistones
Amortiguadores:	Obligatorio doble amortiguador. Mono-amortiguador permitido solo para modelos que lo llevaran en origen No se permite regulación exterior por aire, ni depósitos exteriores.
Horquilla:	Diámetro máximo 38mm convencional Diámetros mayores solo en caso que el modelo lo llevase en origen. No se permite regulación exterior de frenos en extensión y compresión sean estos manuales o por aire. Se permite regulación exterior de precarga de muelle
Carburador:	Solo campana redonda.. Excepciones: DELLORTO mod. VHBZ y VHBT de campana cuadrada y Mikuni, Bing, Amal e IRZ de la época.
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 utilización de chasis especiales de competición de la época, siempre que estos estén debidamente documentados (Rickman, Seeley, etc.). Se permite el basculante original o replica del original sin modificaciones.



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, siempre y cuando se trate de motos originales de carreras, prototipos, carreras-cliente o sport



DespertaFerro'05



## **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 caso de montar silenciosos, el material de éstos no podrá ser de fibra de carbono o kevlar.

### **4 - Chasis y basculante**

- 4.1 En las categorías Clásica 250, Clásica 500, Posclásica 250 y Posclásica 500 no se permiten basculantes de sección rectangular. Será permitido solamente en los casos que el modelo de origen lo montase.
- 4.2 No se permite la utilización de titanio, fibra de carbono o kevlar en los chasis o basculantes. El aluminio será permitido si se demuestra que el modelo en origen montaba componentes de este material.

### **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 Esta permitida la utilización de fibra de carbono solamente en componentes de carrocería (guardabarros, depósito, carenado, colín y porta números), siempre y cuando se encuentren debidamente pintados.
- 5.3 No se permite el uso de manillares planos de una sola pieza. Es obligatorio el



montaje de semimanillares.

- 5.4 En las categorías Clásica 250, Clásica 500, solo se permiten mandos de acelerador de salida frontal.

## **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 depósito separado ni manetas de freno y embrague que tengan regulación manual. Los depósitos separados podrán utilizarse en las bombas traseras.

## **7 - Neumáticos**

- 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. Los neumáticos habrán de ser revisados y estarán en perfecto estado de funcionamiento.

## **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 réplica de estos.
- 8.2 En las categorías Clásica 250, Clásica 500, Posclásica 250 y Posclásica 500 no se permite el uso de carburadores de guillotina o compuerta plana ni con power jet (se admiten los carburadores DELLORTO mod. VHBZ y VHBT de campana cuadrada). En estas mismas categorías no se permite sistemas de admisión con láminas.

## **9 - Llantas de aleación**

- 9.1 Las llantas de aleación están permitidas cuando el modelo las haya llevado en origen o el mismo modelo las haya montado en competición. Las medidas para cada categoría serán respetadas.

## **10 - Dorsales**

- 10.1 Los números y los dorsales tendrán que respetar las siguientes medidas mínimas: 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..
- 10.2 La organización se reserva el derecho de asignar los números de los dorsales a cada equipo o piloto participante.

## **11 – Seguridad**

- 11.1 Es obligatorio el precintado con alambre de los tapones y tornillos que accedan a espacios ocupados o bañados por aceite y líquidos de refrigeración.
- 11.2 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.



- 11.3 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).
- 11.4 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).
- 11.5 Todos los tubos de respiradero o desvaporizadores (Carter motor, Caja cambios, Deposito gasolina, Batería, Deposito agua) tendrán que terminar en uno o mas recipientes de una capacidad mínima de 250cc, montado en posición vertical (inclinación máxima permitida 30%). Solo se permite agua destilada en los circuitos de refrigeración.
- 11.6 Todas las manetas tendrán que tener su terminación en bola redondeada.
- 11.7 El mando de gas tendrá que volver automáticamente en posición de cierre.
- 11.8 El guardabarros delantero tendrá que estar montado de manera fija y segura. Los bordes de los guardabarros metálicos tendrán que estar redondeados.
- 11.9 Las palancas de freno y cambio así como las estriberas tendrán que tener sus bordes redondeados, sin cantos vivos.
- 11.10 Pipa de dirección, basculante y rodamientos de rueda sin holguras.
- 11.11 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.
- 11.12 Todas las motocicletas tendrán que montar un cortacorriente de seguridad de fácil accesibilidad una vez en marcha.
- 11.13 Se recomienda utilizar siempre espaldera y protecciones en el mono, 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 Técnico

## **12 - Carburantes**

- 12.01 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 las motos. No se permiten gasolinas de competición, ni con aditivos especiales

## **13 - Estética**

- 13.01 a vestimenta de los pilotos se compondrá de mono de cuero de una sola pieza. Se aconseja que el color de los mono sea negro, de un solo color tradicional o bicolor (preferiblemente pantalón negro)



- 13.02 No se admitirán motocicletas cuyo aspecto exterior de conservación y/o restauración no se adapte a los mínimos exigibles por el presente Reglamento Técnico. El Comité Técnico 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 el reglamento particular de esta prueba. Cualquier cuestión que se suscitase se resolverá basándose en el presente Reglamento por la Comisión Deportiva de la Federación Catalana de Motociclismo.

#### **14 -Salida , señales oficiales y parque cerrado**

- 14.01 30 minutos antes de del inicio de cada carrera, las motocicletas deberán situarse en preparque de salida. La salida se efectuará con motor en marcha, todas las motocicletas se situarán en la zona de Pit Line, junto a la señal o semáforo de acceso a pista, una vez dada la señal o abierto el semáforo todas la motocicletas se dirigirán hacia la parilla según clasificación de entrenamientos, inmediatamente se dará la salida a la vuelta de calentamiento y posteriormente se dará la salida de carrera.

Las motocicletas que por cualquier circunstancia no estuvieran en la zona de Pit Line en el momento de dar acceso a la pista, NO PODRÁN tomar la salida desde la parilla, debiendo permanecer con el motor en marcha en esa zona hasta que se efectúe la salida de carrera y se incorporarán a la misma inmediatamente después de que haya partido el último piloto de parilla.

- 14.02 Las señales oficiales serán las adjuntas al presente Reglamento Técnico.
- 14.03 Al término de la carrera las motocicletas habrán de dirigirse al parque cerrado, para su verificación final.

#### **15 -Motos de exhibición**

- 15.01 Para las motocicletas y pilotos de exhibición serán aplicables las normas generales de este Reglamento Técnico, exceptuando las que hacen referencia a normativas específicas de competición. Se recuerda que serán de especial aplicación las referentes al aspecto exterior, estado de conservación y/o restauración y sobre todo las relativas a todos los puntos que pudieran afectar a la seguridad de los pilotos.