CCR FIM LATIN AMERICA

CLASES MOTOCICLETAS DE CALLE

REGLAMENTO TÉCNICO 2016

Todas las motocicletas deben cumplir con cada uno de los requerimientos de la CCR FIM Latin America (en lo adelante FIM LA), especificados en este Reglamento Técnico.

TODO LO QUE NO ESTE AUTORIZADO O PRESCRITO EN ESTE REGLAMENTO ESTA ESTRICTAMENTE PROHIBIDO

Si el cambio de alguna parte o sistema no está autorizado en alguno de los siguientes artículos, entonces está prohibido. No está permitida la aspiración forzada en ninguna motocicleta.

Las motocicletas de calle requieren una homologación de la FIM LA. Todas las motocicletas deben obedecer en todo sentido a todas las exigencias para las carreras de motociclismo, tal como queda especificado en estas Regulaciones Técnicas, a no ser que estas ya estén equipadas como tal, en el modelo homologado.

Una vez que una motocicleta ha obtenido la homologación, esta puede ser usada para correr en la clase correspondiente durante un período máximo de 8

años, o hasta el momento en que la motocicleta homologada es descalificada según nuevas reglas o cambios de las especificaciones técnicas de la clase correspondiente.

La apariencia frontal, trasera y los perfiles de las motocicletas deben permanecer como lo homologado (como originalmente fueron fabricadas). El sistema de escape se excluye de esta norma.

Si una motocicleta es encontrada inconforme a las regulaciones técnicas durante o después de las prácticas, se dará a su piloto una sanción para la carrera; como un ride-through, ceder un número determinado de posiciones en la grilla de partida (decisión del Jurado Internacional), la suspensión del evento y/o la retirada de puntos del Campeonato.

Si una motocicleta es encontrada inconforme a las regulaciones técnicas después de una carrera, se sancionara a su piloto con la descalificación del evento.

CR/RT-C.1 CLASE

a) Las clases son exclusiva para motocicletas de calle con motores stock (estándar) de 2 o 4 tiempos, de uno o dos cilindros y de 50cc a 400cc.
b) Está prohibida cualquier modificación al motor y sus componentes. Esto incluye el sistema de embrague y la caja de cambios.
c) Todas las motocicletas deben ser idénticas, proporcionadas por el organizador, garantizando un trato igualitario para todos los participantes.
d) En estas clases se podrán organizar campeonatos con pilotos femeninos y/o masculinos diferenciados por las edades, de la siguiente forma:

I. Infantil:
- 50 cc de 6 a 8 años.
- 65 cc de 9 a 11 años.

Con autorización de sus padres o tutor.

II. Juvenil:
- 200 cc de 12 a 15 años.
- 200cc a 400cc de16 a 19 años.

Con autorización de sus padres o tutor hasta los 17 años.

III. Mayores:
- 200cc a 400cc de 20 a 25 años.
- 200cc a 400cc más de 25 años.

El diámetro y la carrera del pistón deben permanecer con las dimensiones homologadas, la modificación del diámetro y la carrera al límite de cada clase

está prohibida.

La Comisión, CCR FIM LA, podrá cambiar estas edades, según se programen los campeonatos.

Se considerará que la edad del participante será la que tenga el día 1 de enero del año en que se realiza el evento.

CR/RT-C.2 COLOR DE LOS NÚMEROS Y FONDO

Todas las motocicletas deberán portar por lo menos 3 números, uno directamente al frente y uno en cada costado del colín. Números adicionales podrán colocarse en el uniforme del piloto, uno al frente y otro en la espalda.

Color de los números:

- Clases Femeninas: Fondo rosa con números blancos.
- Clases Masculinas: Fondo verde con números blancos.

El tamaño de todos los números frontales es:

- Altura mínima: 140mm.
- Ancho mínimo: 80mm.
- Trazo mínimo: 25mm.
- Espacio mínimo entre números: 10mm.

El tamaño de todos los números laterales es:

- Altura mínima: 120mm.
- Ancho mínimo: 70mm.
- Trazo mínimo: 20mm.
- Espacio mínimo entre números: 10mm.

El fondo debe estar perfectamente en contraste con los números y líneas de bordes. Las líneas de bordes deben ser de un color que contraste claramente y no deben tener un espesor mayor a 3mm.

Preferiblemente mantener este patrón, sin embargo queda libre, siempre y cuando sea perfectamente legible.

Si este formato no va a ser utilizado en la motocicleta, deberán enviar con por lo menos 2 semanas antes del evento el formato a utilizar para la aprobación por parte de la CCR FIM-LA.

En caso de disputa concerniente a la legibilidad de los números, será decisión del Comisario Técnico.

CR/RT-C.3 COMBUSTIBLE

La gasolina es libre, sin embargo, el organizador podrá optar por seleccionar un proveedor exclusivo de gasolina. En tal caso, lo pondrá a disposición de los participantes sin ningún costo y en cantidad suficiente para las prácticas libres, clasificatorias y competencias.

CR/RT-C.4 CHASIS Y SUB-CHASIS TRASERO

a) El chasis debe quedar como originalmente fue construido por el fabricante para la homologación de la motocicleta.
b) Nada puede ser agregado o quitado del chasis, a excepción de dispositivos de protección autorizados por la CCR FIM LA.
c) Todas las motocicletas deben tener su número de serial en la placa (VIN legal). No se permiten ningunos platos desmontables.
d) Las bases y soportes del motor deben quedar como originalmente fueron construidas por el fabricante.
e) No hay restricción en cuanto a la pintura.

CR/RT-C.5 SUSPENSIÓN DELANTERA

a) La Suspensión delantera debe permanecer como originalmente fue producida por el fabricante para la homologación de la motocicleta.
b) El sistema de fijación de la suspensión delantera debe permanecer como originalmente fue producido por el fabricante para la homologación de la motocicleta.

CR/RT-C.6 SUSPENSIÓN TRASERA.

a) La amortiguación trasera debe ser la original producida por el fabricante para la homologación de la motocicleta.
b) El sistema de fijación de la suspensión trasera debe permanecer como originalmente fue producido por el fabricante para la homologación de la motocicleta.
c) La horquilla trasera (swingarm) debe ser la originalmente producida por el fabricante para la homologación de la motocicleta.

CR/RT-C.7 RINES

Los rines tienen que ser los originales producidos por el fabricante para la homologación de la motocicleta. Ninguna modificación está permitida.

CR/RT-C.8 SISTEMA DE FRENOS

El sistema de freno está conformado por los discos de freno y/o tambores de freno, los calipers (pinzas de freno), las bandas de freno, las bombas de freno, las líneas de freno, las bases de los calipers, el líquido de freno y las pastillas de freno.

a) Este sistema tiene que ser el producido originalmente por el fabricante

para la homologación de la motocicleta. Ninguna modificación está permitida.

b) Por medidas de seguridad, la CCR FIM LA podrá exigir la modificación de alguno de los componentes del sistema de freno, si estos no cumplieran con los estándares requeridos para competencias de motociclismo.

CR/RT-C.9 CAUCHOS O NEUMÁTICOS

a) Los neumáticos deben ser los que el organizador decida, iguales en marca, modelo y compuesto para todos los participantes, sin excepción.
b) Los cauchos o neumáticos tipo “slick” NO ESTÁN PERMITIDOS, a menos que así lo indique el Reglamento Particular aprobado por CCR FIM LA. En tal caso, se deberá equipar todas las motocicletas exactamente con el mismo neumático.

CR/RT-C.10 POSAPIÉS / CONTROLES DE PIE

a) Los posapiés y controles tienen que ser los originalmente producidos por el fabricante y pueden ser reubicados, pero sus bases tienen que quedar en su posición original.
b) Las puntas de los posapiés rígidos deben ser redondeadas como una esfera con un radio de 8mm.

CR/RT-C.11 MANUBRIOS Y CONTROLES MANUALES

Los manubrios y controles manuales tienen que ser los originalmente producidos por el fabricante y no pueden ser reemplazados, solo ajustados al gusto particular de cada piloto.

CR/RT-C.12 CARENADO / CARROCERIA

Carenado, guardafangos y carrocería tienen que ser los provistos por el fabricante, iguales para todos los competidores.

CR/RT-C.13 TANQUE DE COMBUSTIBLE

El tanque de combustible tiene que ser el originalmente producido por el fabricante para la homologación de la motocicleta.

CR/RT-C.14 ASIENTO

El asiento, la base y las piezas asociadas a la carrocería deben ser las originalmente producidas por el fabricante para la homologación de la motocicleta.

CR/RT-C.15 CABLEADO ELÉCTRICO

El cableado eléctrico debe ser el originalmente producido por el fabricante para la homologación de la motocicleta.

CR/RT-C.16 BATERIA

a) El tamaño y tipo de batería debe ser la original de la motocicleta.
b) La batería NO puede ser removida durante las competencias.

.CR/RT-C.17 FILTRO DE AIRE

El filtro de aire no puede ser cambiado o removido.

CR/RT-C.18 SISTEMA DE INYECCIÓN Y CARBURADORES

Los sistemas de inyección de combustible se refieren a: cuerpos de regulador, inyectores, dispositivos de extensión de entrada de longitud variable, bomba de combustible y regulador de presión del combustible.

a) El sistema de inyección de combustible originalmente homologado debe ser usado sin ninguna modificación.
b) Los inyectores deben ser los originales, en la posición original y sin alteración de las especificaciones originales de fabricación.
c) Los carburadores deben ser los originalmente homologados en la motocicleta. Está prohibida cualquier modificación.

CR/RT-C.19 TRANSMISIÓN Y CAJA DE CAMBIOS

a) El piñón delantero, la corona trasera y la cadena en tracción y el tamaño de la cadena de tracción, deben ser mantenidos como los provea la organización e igual para todas las motocicletas.
b) La caja de cambios debe ser la originalmente producida por el fabricante para la homologación de la motocicleta. Está prohibida cualquier modificación de sus componentes.

CR/RT-C.20 GENERADOR, ALTERNADOR Y ARRANQUE ELECTRICO

a) El generador no puede ser modificado, desconectado, cambiado o removido.
b) El alternador no puede ser modificado, desconectado, cambiado o removido.
c) El arranque eléctrico no puede ser modificado, cambiado o removido.
d) El arranque eléctrico debe operar normalmente y siempre estar en la capacidad de encender el motor durante todo el evento.
e) El motor debe arrancar y apagarse con el interruptor de start/run/off.
f) Cualquier dispositivo para desconectar el generador no está permitido.

CR/RT-C.21 SISTEMA DE ESCAPE

a) El sistema de escape y silenciador debe mantenerse como lo provea la organización.
b) Los tejidos aislantes de calor (wrapping) en el escape no están permitidos con la excepción del área donde el piloto pueda tocar con sus pies para protegerlo del calor.

CR/RT-C.22 SUJETADORES Y TORNILLERIA

Los sujetadores y tornillería pueden ser perforados para colocar alambres de seguridad, no está permitido perforarlos para alivianar peso.

CR/RT-C.23 LOS SIGUIENTES ACCESORIOS DEBEN SER REMOVIDOS

a) Faroles y luces
b) Corneta
c) Placa y su base
d) Caja de herramientas
e) Posapiés del pasajero
f) Agarres del pasajero
g) Protector de la cadena siempre y cuando no sea parte del guardafangos trasero
h) Burros

Cualquier cambio a lo indicado anteriormente puede ser modificado por la organización con autorización expresa de CCR FIMLA.

PARA CUALQUIER INTERPRETACION DE ESTE REGLAMENTO, PREVALECE EN PRIMERA INSTACIA EL CRITERIO DE LA CCR FIM LATINOAMERICA.

Comisión. CCR FIM LA P.P.