REGLAMENTO TÉCNICO 2014
CLASE, SUPERSPORT

ESPECIFICACIONES DE LA DISCIPLINA SUPERSPORT

Las motocicletas Supersport requieren de la homologación **FIM 2014**.

Todas las motocicletas deben cumplir con cada uno de los requerimientos de las Carreras de Velocidad, especificados en el **REGLAMENTO TÉCNICO DE VELOCIDAD**.

La apariencia frontal, trasera y los perfiles de las motocicletas Supersport deben permanecer como lo homologado (como originalmente fueron fabricadas)

CR/RT.1 CLASE SUPERSPORT
Según documento de homologación FIM 2014

DESPLAZAMIENTO Y CONFIGURACION DEL MOTOR

De 400 cc a 600 cc	4 tiempos	4 cilindros
De 500 cc a 675 cc	4 tiempos	3 cilindros
De 600 cc a 750 cc	4 tiempos	2 cilindros

PESO MINIMO
Para motocicletas con motor de 4, 3 ó 2cilindros 161 Kg.

Las motocicletas serán pesadas como terminen la competencia, sin agregar ni quitar nada.

CR/RT.2 COLOR DE LOS NÚMEROS Y FONDO

El fondo debe ser de color blanco (9010) y los números Azul rey (5010), preferiblemente. Sin embargo queda libre siempre y cuando sean perfectamente legibles.

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

CR/RT.3 COMBUSTIBLE Y REFRIGERANTES.

El combustible es libre
El único refrigerante permitido es una mezcla a base de agua y alcohol etílico (ethyl alcohol). No se permite el uso de refrigerantes con base del glicol (glycol).

CR/RT.4 ESPECIFICACIONES MECÁNICAS

Todos los ítems no mencionados a continuación deben quedar como originalmente fueron construidos por el fabricante para la homologación.

CR/RT.5 CHASIS Y SUB-CHASIS TRASERO

El chasis debe quedar como originalmente fue construido por el fabricante para la homologación

Nada puede ser agregado o quitado del chasis

Todas las motocicletas deben tener su número de serial en el chasis

Las bases y soportes del motor deben quedar como originalmente fueron construidas por el fabricante para su homologación

El sub-chasis trasero tiene que quedar como originalmente fue construido por el fabricante para su homologación

Bases adicionales para el asiento pueden ser agregadas pero nada puede ser removido. Los tornillos de los accesorios en sub-chasis trasero pueden ser removidos

No hay restricción en cuanto a la pintura pero el chasis y sub-chasis no pueden ser pulidos

CR/RT.6 SUSPENSIÓN DELANTERA

La Suspensión delantera tiene que ser original como la producida por el fabricante para la homologación

Las partes originales estándar internas de la suspensión pueden ser cambiadas

El kits de damper o válvulas pueden ser instaladas de otras marcas

El resorte de la suspensión puede ser cambiado

Las tapas de la suspensión pueden ser modificadas o reemplazadas para poder ajustar únicamente el resorte.

Los tubos de la suspensión tienen que conservar su acabado final no está permitido otro tipo de tratamiento

Las abrazaderas y bases superiores e inferiores deben permanecer originales como las producidas por el fabricante para la homologación

Un amortiguador de dirección de cualquier marca puede ser instalado

El amortiguador de dirección no debe funcionar como un dispositivo para

bloquear la dirección.

CR/RT.7 SUSPENSIÓN TRASERA

El amortiguador trasero puede ser modificado o reemplazado sin embargo el montaje y su posición tiene que quedar como originalmente fue producido para la homologación

El resorte de la suspensión puede ser cambiado

Las líneas de la suspensión trasera tienen que ser originales como las producidas por el fabricante para su homologación

CR/RT.8 RINES

Los rines tienen que ser originales producidos por el fabricante y a la venta en los dealer/distribuidores para la motocicleta homologada

El cable del velocímetro puede ser desconectado y/o eliminado

Los ángulos de las ruedas delantera y trasera no pueden ser modificados tienen que quedar como originalmente fueron homologados

El diámetro de la rueda y del rin debe quedar como originalmente fueron homologados

CR/RT.9 FRENOS

Los frenos de disco delanteros y traseros pueden ser cambiados siempre y cuando, el diámetro exterior, el sistema de ventilación y el tipo montado (Ej.: flotante, semi-flotante o rígido) sean los originales fabricados para la homologación.

No está permitido ventilar los discos internamente.

El porta disco tiene que ser el homologado

El reemplazo de los discos debe ser de material ferroso

Los caliper delantero y trasero no pueden ser cambiados

Las bases, porta caliper y soportes de los caliper delanteros y traseros no pueden ser cambiados

El cilindro principal delantero no puede ser cambiado

Sin embargo por el interés en la seguridad el cilindro principal delantero en las motocicletas de doble frenos de disco puede ser reemplazado por una unidad que conserve la presión hidráulica en un disco (Ej. dual pistón) para evitar una falla en un lado

El cilindro principal trasero debe ser original como el homologado

Las líneas de frenos delanteras y traseras pueden ser cambiadas

Las pastillas de frenos delanteras y trasera pueden ser cambiadas. Los pines de las pastillas pueden ser modificados para permitir un cambio rápido.

CR/RT.10 CAUCHOS O NEUMÁTICOS

Solamente los tipos V o Z pueden ser usados y únicamente los de venta a todo el público con certificación legal para carreteras. La profundidad de la banda de rodamiento debe ser de por lo menos 2.5 mm a todo lo largo de la banda para cuando se haga el control antes de la carrera. (Solamente cuando la carrera sea declara “Mojada” el uso de cauchos especiales comúnmente conocidos como “full wet” están permitidos, estos cauchos no necesitan tener las siglas DOT o E.)

Los cauchos aprobados tienen una “E” marcada y/o la aprobación DOT y él numero DOT tiene que estar en el costado del caucho.

Los cauchos o neumáticos tipo “slick”NO están permitidos.

CR/RT.11 POSAPIÉS / CONTROLES DE PIE

Los posapiés y controles pueden ser reubicados pero sus bases tienen que quedar en su posición original

Los posapiés pueden ser de tipo rígido o tipo plegable con un dispositivo que lo regrese a su posición normal

Las puntas de los posapiés rígidos deben ser redondeadas como una esfera con un radio de 8mm.

Los posapiés plegables no hay que redondearlos como a los fijos, hechos de plástico, Teflón o material equivalente (radio mínimo 8mm)

CR/RT.12 MANUBRIOS Y CONTROLES MANUALES

Los manubrios y controles manuales pueden ser reemplazados y reubicados (esto no incluye el cilindro principal de los frenos)

El switch de arranque del motor y el switch de apagar el motor deben estar en el manubrio. El piloto debe ser capaz de activar el switch de apagado sin mover las manos del manubrio.

CR/RT.13 CARENADO / CARROCERIA

Carenado, guardafangos y carrocería tienen que ser semejantes al original producido por el fabricante para su homologación

El carenado puede ser reemplazado por un duplicado del original

El uso de Fibra de Carbono y Kevlar está permitido

El tamaño y las dimensiones tienen que ser las mismas como la parte original sin agregar ni eliminar nada del diseño.

La visera puede ser reemplazada por un duplicado del mismo tamaño y dimensiones

Todas las combinaciones de soportes de instrumentos/carenado pueden ser reemplazados.

Todos los otros soportes de la carrocería pueden ser alterados o reemplazados.

El recorrido del ducto de aire a la caja de aire puede ser alterado o reemplazado

El ducto de aire que va a la caja de aire puede ser alterado o reemplazado

El carenado inferior debe funcionar como contenedor en caso de rotura del motor, y debe tener una capacidad mínima de 5 litros.

El carenado inferior puede tener un máximo de dos perforaciones de 25 mm de diámetro cada una. Estas perforaciones deben estar tapadas en condiciones de carrera seca y solamente se abrirán en caso de que la carrera sea declarada mojada por el Director de Carrera.

Mínimos cambios están permitidos para el uso de un elevador (soporte) para el cambio de cauchos y agregar una protección pequeña de plástico al chassis o al motor.

El guardafango delantero tiene que parecer como el original manufacturado para la homologación de la motocicleta.

El guardafango delantero puede ser reemplazado por una copia del original.

El guardafango delantero puede tener un mayor espacio hacia arriba para incrementar la luz del caucho.

El guardafango trasero tiene que ser similar al original producido para la homologación

El guardafango trasero puede ser reemplazado por un duplicado del original

Los guardafangos traseros que tienen incorporados el protector de cadena pueden ser modificados para acomodarlos al diámetro de la corona

Guardafangos traseros no pueden ser agregados

Todos los filos expuestos deben ser redondeados.

CR/RT.14 TANQUE DE COMBUSTIBLE

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

Se permite y recomienda rellenar el tanque con un material retardante de incendio (Explosafe o similar)

El tanque de combustible debe estar equipado con un respiradero y una válvula sin retorno que descargue en un depósito recolector de por lo menos 250 cc y fabricado de un material adecuado.

La tapa del tanque puede ser cambiada. Cuando la tapa está cerrada el tanque debe ser a prueba de fugas y contar con un mecanismo de cierre que impida su apertura accidental en cualquier momento.

CR/RT.15 ASIENTO

El asiento, la base y las piezas asociadas a la carrocería pueden ser reemplazados con partes de similar apariencias como originalmente fue producido por el fabricante para su homologación.

El uso de fibra carbono o compuestos de carbono están permitidos

La parte superior de la parte trasera alrededor del asiento puede ser modificada a un solo asiento

En la parte trasera del asiento debe ser incorporado un lugar para el número

La apariencia de la parte trasera y los perfiles deben quedar conforme a la homologación

Todos los ángulos expuestos deben ser redondeados

CR/RT.16 CABLEADO ELÉCTRICO

El cableado eléctrico puede ser alterado o reemplazado

Un cableado adicional puede ser instalado

Cortar el cableado eléctrico está permitido

CR/RT.17 BATERIA

El tamaño y tipo de batería puede ser cambiado o reubicado. Baterías adicionales pueden ser añadidas.

CR/RT.18 RADIADOR Y ENFRIADOR DE ACEITE

El radiador puede ser cambiado pero debe ser colocado en su lugar original sin requerir ninguna modificación del chasis ni de la apariencia externa.

Enfriadores de aceite adicionales están permitidos

Modificar el enfriador de aceite está permitido siempre y cuando no conlleve a modificar el chasis ni la apariencia externa

El único refrigerante permitido es una mezcla a base de agua y ethyl alcohol.

CR/RT.19 CAJA DE AIRE

La caja de aire debe quedar original como fue producida por el fabricante para la homologación de la motocicleta

El filtro de aire puede ser removido

Los drenajes de la caja de aire pueden ser sellados

Todos los motores cuatro tiempos deben tener sellado el sistema de respiro de aceite. Y las líneas de respiro de aceite deben estar conectadas y descargar en la caja de aire.

Los ductos de aire que corren por la carrocería y van a la caja de aire pueden ser reemplazados.

CR/RT.20 CARBURADORES

Los carburadores deben ser los Standard homologados para el modelo de la motocicleta

Las mariposas no pueden ser cambiadas ni modificadas

La cortina (slide) y agujas pueden ser reemplazadas.

Redimensionar las entradas de aire en el cuerpo de los carburadores está permitido

Dispositivos electrónicos o mecánicos para enriquecer la mezcla pueden ser instalados pero prevenir que se puedan desinstalar.

Las cornetas de admisión de aire pueden ser alteradas o reemplazadas pero las fijaciones deben quedar como se homologó la motocicleta

Las cornetas de admisión que varíen su largo cuando el motor está funcionando no están permitidas

CR/RT.21 SISTEMA DE INYECCIÓN DE COMBUSTIBLE

Los cuerpos de inyección deben quedar Standard como se homologó el modelo

Los inyectores deben quedar Standard como se homologó el modelo

Las cornetas de admisión de aire pueden ser alteradas o reemplazadas pero su sistema de fijación debe quedar como se homologó la motocicleta

Las cornetas de admisión de aire de largos variables mientras el motor este funcionando no están permitidas

Las mariposas no pueden ser cambiadas ni modificadas

Ninguna modificación el la bomba de combustible ni en la presión están permitidas

Los Chip (eprom) del computador de la inyección de combustible pueden ser cambiados

La bomba de combustible y el regulador de presión deben quedar como se homologó la motocicleta

CR/RT.22 LÍNEAS DE COMBUSTIBLE

Las líneas de combustible pueden ser reemplazadas

Conectores rápidos pueden ser usados

Las líneas de ventilación de combustible pueden ser reemplazadas

Filtros adicionales pueden ser instalados

Los filtros en las líneas de ventilación pueden ser reemplazados

CR/RT.23 CULATAS

Las culatas deben ser las homologadas. Algunas modificaciones se permiten:

- Rebajar y pulir la culata, normalmente asociado con el entonamiento individual, conductos de combustible o reparaciones incluyendo la cámara de combustión está permitido
- La compresión es libre
- El chamber puede ser modificado
- Las válvulas pueden ser alteradas o reemplazadas, el material puede ser cambiado.
- Los resortes de las válvulas pueden ser cambiados

El diámetro máximo y el peso mínimo deben quedar como se homologo

El uso de válvulas de titanio no está permitido

Los asientos de las válvulas deben quedar como se homologaron

Las guías de las válvulas deben quedar como se homologaron. Modificaciones en la zona de los conductos están permitidas

Los retenes de las válvulas deben quedar originales como los producidos por el fabricante para la homologación de la motocicleta

CR/RT.24 ÁRBOL DE LEVA

El sistema de distribución debe quedar como se homologó

Los tiempos de apertura son libres pero la alzada de la apertura debe quedar como se homologó

CR/RT.25 PIÑONES DEL ÁRBOL DE LEVA

Los piñones del árbol de leva pueden ser modificados o cambiados para permitir el ajuste del árbol de leva

CR/RT.26 CIGUEÑAL

El cigüeñal debe quedar como se homologo sin modificaciones

Pulir y alivianar no está permitido

Modificaciones en el volante no están permitidas

CR/RT.27 BOMBA DE ACEITE Y LÍNEA DE ACEITE

La bomba de aceite debe quedar como se homologo. Modificaciones están permitidas

Las líneas de aceite pueden ser modificadas o reemplazadas. Las líneas que contengan cargas positivas se pueden cambiar por las de metal reforzado y conexiones de rosca.

CR/RT.28 BIELAS

Las bielas deben quedar como se homologaron

Pulir y alivianar no está permitido

CR/RT.29 PISTONES

Los pistones deben quedar como se homologaron

Pulir y alivianar no está permitido

CR/RT.30 ANILLOS DEL PISTÓN

Los anillos de los pistones deben quedar como se homologaron. Ninguna modificación está permitida

CR/RT.31 PASADORES Y RETENES DE LOS PISTONES

Los pasadores y retenes de los pistones deben quedar como se homologaron. Ninguna modificación está permitida

CR/RT.32 CILINDROS

Los cilindros deben quedar como se homologaron

Solamente las siguientes modificaciones están permitidas. La base de la cabeza de los cilindros donde va colocada la empacadura puede ser maquinada para permitir el ajuste de la compresión o para poder reparar una torcedura

Materiales homologados y fundidos pueden ser utilizados. El acabado de la superficie y el diámetro del cilindro deben mantenerse como se homologó.

La capacidad del cilindro debe mantenerse como fue homologado.

CR/RT.33 CARTER Y OTRAS CAJAS DEL MOTOR
(EJ. Caja de encendido, embrague)

El Cárter debe quedar como se homologó. No se permiten modificaciones

Otras cajas deben quedar hechas con el material homologado

Las tapas del cárter, caja de cambios, encendido, embrague y generador pueden ser protegidas

Se puede agujerear la tapa del embrague seco para una ventilación adicional

Tapas reforzadas en el motor pueden ser instaladas. Estas tapas deben ser construidas del mismo material y no más livianas que las Standard

La tapa del piñón delantero puede ser removida

Una protección adicional al cárter y piñón delantero es permitida

CR/RT.34 TRANSMISIÓN Y CAJA DE CAMBIOS

Las relaciones de la caja de cambios y de la transmisión pueden ser cambiadas

El eje primario debe quedar como el homologado

Agregar mecanismos de cambios, selectores, o cambios rápidos no están permitidos

El piñón delantero, la corona trasera y la cadena en paso y tamaño pueden ser cambiados

CR/RT.35 CLUTCH o EMBRAGUE

El tipo de embrague (húmedo o seco) con sus operaciones (por cable o hidráulico) debe quedar como se homologó.

Los platos de presión y los discos pueden ser cambiados

Los resortes del embrague pueden ser cambiados

La cesta del embrague puede ser reforzada

CR/RT.36 ENCENDIDO Y SISTEMA DE CONTROL

El sistema de encendido (CDI) puede ser modificado o cambiado

Un cableado adicional puede ser instalado

Cortar el cableado está permitido

Las bujías y los cables de bujías pueden ser cambiados

CR/RT.37 GENERADOR

El generador puede ser cambiado o removido

El arranque eléctrico debe operar normalmente en las inspecciones pre y pos carrera.

El motor debe arrancar y apagarse con el botón de star/run/off

Cualquier dispositivo para desconectar el generador no está permitido

CR/RT.38 SISTEMA DE ESCAPE

El sistema de escape y los silenciadores pueden ser modificados o cambiados

El límite de ruido para la clase Supersport es de 107 dB/A, con una tolerancia de 3dB/A al finalizar la competencia.

El número de silenciadores debe quedar como se homologó. La posición original de los silenciadores debe quedar como se homologo

Los tejidos aislantes de calor (wrapping) en el escape no están permitidas con la excepción del área donde el piloto pueda tocar con sus pies para protegerlo del calor.

CR/RT.39 SUJETADORES (FASTENERS) TORNILLERIA

Los sujetadores Standard pueden ser cambiados por otros de cualquier material

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

Los sujetadores del carenado y carrocería pueden ser cambiados por sujetadores rápidos

El uso del aluminio está permitido en las partes no estructurales

Tornillería de titanio puede ser usada en las partes estructurales, pero siempre y cuando conserven el mismo diseño y especificaciones de carga iguales o superiores a los Standard.

CR/RT.40 LOS SIGUIENTES ITEMS PUEDEN SER ALTERADOS O CAMBIADOS DE LA MOTOCICLETA HOMOLOGADA

Cualquier tipo de fluido de frenos o suspensión puede ser usado

Cualquier tipo de bujía y conector puede ser usado

Cualquier válvula de llenado de combustible puede ser usada

El contrapeso de balanceo de las ruedas puede ser eliminado, agregado o cambiado

Rodamientos o Cojinetes (“bearings” de bola, planas, agujas etc.) de cualquier tipo o marca pueden ser usadas

Empacaduras y sus materiales

Pintura externa y calcomanías

CR/RT.41 LOS SIGUIENTES ITEM PUEDEN SER REMOVIDOS

Instrumentos, bases de instrumentos y cableado asociado

Corneta
Placa y su base
Caja de herramientas
Tacómetro
Velocímetro
Ventilador y su cableado
Posapiés del pasajero
Agarres del pasajero
Protector de la cadena siempre y cuando no sea parte del guardafango trasero
Los tornillos y accesorios del sub-chassis trasero

CR/RT.42 LOS SIGUIENTES ITEMS DEBEN SER ALTERADOS

La motocicleta debe estar equipada con un switch o botón corta corriente colocado bien sea del lado derecho o izquierdo del manubrio (que esté al alcance de la mano estando el puño en el manubrio) que sea apto para apagar el motor.

Los controles deben volver por sí solos a su posición normal al retirar las manos del mismo

Las bombas eléctricas de combustible deben ser instaladas con un circuito interruptor que operen automáticamente en caso de accidente.

Un dispositivo de chequeo debe ser incorporado para operen eléctricamente las bombas de combustible para el uso del control técnico.

Los contrapesos, burros y pie de amigo deben ser removidos

Todas las llaves de drenaje deben fijarse con alambre de seguridad. Los tornillos externos, tapa, filtros de aceite y pernos que puedan entrar en la cavidad de aceite deben de estar ajustados con alambre de seguridad.

Todos los conductos de ventilación o de rebose deben descargarse a través de los orificios existentes. El sistema cerrado original debe mantenerse, no se permite ninguna emisión atmosférica directa.

Cuando posea tuberías de descargue de gasolina y otros fluidos debe hacerse en un tanque recolector localizado en un sitio accesible para poder vaciarlo antes de la carrera. Las dimensiones mínimas del tanque son de 250cc

Todos los motores de cuatro tiempos deben mantener el sistema de cerrado. Las líneas de descargue de aceite deben estar conectadas a la caja de aire.

La luz frontal, la trasera y las intermitentes deben ser removidas pero debe mantenerse la apariencia frontal original. Las aberturas deben cubrirse con un material adecuado.

CR/RT.43 EQUIPOS ADICIONALES

Los equipos adicionales que no forman parte original de la motocicleta homologada no pueden ser agregados. Sin embargo se permite la instalación de equipos infrarrojos o GPS para toma de tiempos de vuelta y cámaras de grabación de video.

PARA CUALQUIER INTERPRETACIÓN DE ESTE

REGLAMENTO PREVALECE EN PRIMERA INSTANCIA LAS REGLAS

F.I.M., IGUALMENTE CUALQUIER REGLA NO ESPECIFICADA O

MENCIONADA.

Comision de Carreras de Ruta

CCR FIM LA

Lic. Jose Peon, Director CCR FIM LA.