



REGLAMENTO TECNICO DE CARRERAS

1. LA MOTOCICLETA:

Todas las motocicletas deben cumplir con cada uno de los requerimientos especificados en el REGLAMENTO TECNICO DE CARRERAS. Las motocicletas homologadas son:

- **CATEGORIA 600 CC:**
 - Honda CBR 600 desde el año 2000 en adelante.
 - Kawasaki ZX6R o 636 desde el año 2000 en adelante.
 - Yamaha YZF600 R6 desde el año 2000 en adelante.
 - Suzuki GSXR 600 desde el año 2000 en adelante.
 - Triumph 600, daytona 675, daytona 675R desde el año 2000 en adelante.
 - Ducati: 748,749,749S,848, 848evo.
- **CATEGORIA DE 1000 CC:**
 - Honda CBR 929, CBR954 y CBR 1000 desde el año 2000 en adelante.
 - Honda vtr 1000 sp01 –vtr 1000 sp02 , rc54.
 - Kawasaki ZX10R desde el año 2000 en adelante.
 - Yamaha YZF 1.000 R1 desde el año 2000 en adelante.
 - Suzuki GSXR 1.000 desde año 2000 en adelante.
 - Suzuki GSXR 750 desde año 2000 en adelante.
 - Triumph 900 desde año 2000 en adelante.
 - Triumph 1050 desde año 2009 en adelante.
 - Ducati: 999(S), 1098 (S),1198 (S), 1199 (S).
 - KTM: RC8 2009 en adelante.
 - Aprilia 1000, solo de 2 cilindros desde año 2000 en adelante.
 - Aprilia 1000 4 cilindros desde año 2000 en adelante.
 - BMW S1000RR 4 cilindro desde el año 2009 en adelante.
- **CATEGORIA MOTO 3:**
 - Yamaha R3 desde 2015 en adelante.
 - Kawasaki ZX250R desde 1983 en adelante.
 - Kawasaki ZX300R desde 2012 en adelante.
 - Honda CBR250R desde 1995 en adelante.
 - Honda CBR300R desde el 2015 en adelante.

- Yamaha TZ125 desde 1990 en adelante.
- Aprilia RS4-125 desde 1993 en adelante.

○ **CATEGORIA MOTO 4**

- KAWASAKI 400cc
- KTM 390CC

CATEGORIA OVER 40

- 1000CC TODAS
- 600CC TODAS

De no existir homologación de su moto cualquier piloto puede solicitar se incluya la misma en la lista, para esto deberá enviar una carta a la junta directiva solicitando la homologación de su moto esta carta debe estar acompañada de las especificaciones técnicas de la moto y su respectivo manual de taller.

Solo se autoriza el uso de una moto, por piloto, por categoría. No está permitido a varios pilotos usar la misma moto. Cada piloto deberá de comprar un transponder para ser reconocido en el circuito por medio del sistema que autorice el ente organizador. No está permitido a varios pilotos usar un mismo transponder. De requerir un cambio de transponder el piloto deberá solicitar por escrito a la junta directiva se modifique su hoja de inscripción y se haga el cambio de numero de transponder.

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

El carenado puede ser reemplazado por un duplicado del original. 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. 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 o bandeja en caso de rotura del motor, debe contener mínimo la mitad del total del refrigerante y aceite del motor.

El carenado inferior puede tener un máximo de una perforación de 25 mm. 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.

El guarda fango delantero tiene que parecer como el original manufacturado para la homologación de la motocicleta. El guarda fango delantero puede ser reemplazado por una copia del original. El guarda fango delantero puede tener un mayor espacio hacia arriba para incrementar la luz del neumático.

El guarda fango trasero tiene que ser similar al original producido para la homologación. El guarda fango trasero puede ser reemplazado por un duplicado del original. Los guarda fangos traseros que tienen incorporados el protector de cadena pueden ser modificados.

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 no puede ser usada en las partes estructurales.

Las motos homologadas deben cumplir un Peso mínimo de 165 Kg. Y la categoría de baja cilindrada peso mínimo de 70 kg. De ser requerido las motos serán pesadas al finalizar la competencia, como terminen, sin agregar ni quitar nada Un 2% de tolerancia será permitido en el control pos carrera.

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. 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.

Piezas que deben ser eliminadas: Faro delantero si es de vidrio, en caso de que sea de plástico puede quedarse pero deben ser tapados. Luz trasera y los intermitentes si son de vidrio, en caso de que sean de plástico pueden quedarse pero deben ser tapadas. Espejos retrovisores. Soporte de matrícula. Ganchos equipaje. Reposapiés pasajeros y agarre de pasajero. Soporte o pata de la moto.

COLOR DE LOS NUMEROS Y FONDO:

- Para la categoría EXPERTOS el fondo debe ser de color blanco y los números color negro. Los números deben ser perfectamente **legibles**.
- Para la categoría PRE- Expertos el fondo debe ser de color rojo y los números color blanco. Los números deben ser perfectamente **legibles**.

- Para la categoría de baja cilindrada el fondo debe ser amarillo y numero color negro. Los números deben ser perfectamente legibles.

En caso de disputa concerniente a la legibilidad de los números, será decisión de la junta técnica. Todas las motos deben poseer un fondo y número en su parte frontal, puede ser en el centro de la moto o en el lado que este la torre de control, de igual forma dos números en la parte trasera de la moto, de solo tener un numero en la parte trasera de la moto deberá poseer un número en cada lado inferior de la moto.

TANQUE DE COMBUSTIBLE debe ser el original homologado de fabrica no puede ser cambiado. La tapa del tanque puede ser cambiada. Cuando la tapa está cerrada debe tener un agujero para la fuga de gases.

COMBUSTIBLE: El uso de cualquier tipo de combustible está permitido.

CAJA DE AIRE puede ser alterada o modificada. El filtro de aire puede ser removido. Los drenajes de la caja de aire pueden ser sellados. Las líneas de respiro de aceite deben estar conectadas y descargar en la caja de aire.

CUERPOS DE INYECCION deben quedar estándar como se homologo el modelo. Los inyectores pueden ser cambiados. Las mariposas no pueden ser cambiadas ni modificadas Modificación y cambios en la bomba de combustible y el regulador de presión están permitidos. Los Chip del computador de la inyección de combustible pueden ser cambiados. El uso de computadoras adicionales para control de mezcla de inyección está permitido.

LINEAS 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

NEUMATICOS solo se podrá competir con los neumáticos homologado neumático slick. Cualquier modificación o tratamiento (de corte, hundido) está prohibido. El uso de calentadores de neumáticos está permitido. En cualquier momento el director de carrera o la junta técnica puede prohibir a un piloto el uso de un neumático bajo los parámetros de seguridad como neumáticos en mal estado, neumático gastado, etc.

En caso de ser decretado por el director de carrera pista mojada está permitido el uso de neumáticos especiales de lluvia, Queda a consideración del director de carrera permitir entrar con neumáticos de lluvia.

RINES Los rines pueden ser cambiados en cuanto a su material de fabricación. Los ángulos de las ruedas delantera y trasera no pueden ser modificados tienen que quedar como originalmente fueron homologados. El diámetro del neumático puede ser cambiado.

CHASIS Y SUB-CHASIS TRASERO 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 puede ser cambiado o alterado, manteniendo los materiales homologados. 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.

SUSPENSIÓN DELANTERA Y SUSPENSIÓN TRASERA LIBRES Suspensión delantera o trasera se puede sustituir por completo con otra de diferente marca o cambiar cartucho y resortes.

SISTEMA DE FRENOS DELANTERO Y TRASERO LIBRE Los componentes como líneas de freno, bombas de freno, discos de freno, pinzas de freno y pastillas de freno pueden ser cambiadas. El rotor de la rueda de ABS se puede eliminar, modificar o sustituir.

RADIADORES PARA AGUA Y ACEITE pueden ser cambiados o modificados pero manteniendo la misma forma y posición del modelo para su homologación. Radiadores adicionales pueden ser instalados. Únicamente está permitido como líquido refrigerante en los radiadores el uso de agua o aceite de motor.

MODIFICACIONES DE MOTOR LIBRE Esta permitido modificar partes internas del motor siempre y cuando las mismas no alteren la cilindrada del motor.

SISTEMA DE ESCAPES Cualquier tipo de sistema de escape puede ser instalado.

TRANSMISIÓN Y CAJA DE CAMBIOS las relaciones de la caja de cambios y de la transmisión pueden ser cambiadas. El eje primario puede ser cambiado. Agregar mecanismos de cambios, selectores, o cambios rápidos están permitidos. El piñón delantero, la corona trasera y la cadena en paso y tamaño pueden ser cambiados.

EMBRAGUE los platos de presión y los discos pueden ser cambiados. Los resortes del embrague pueden ser cambiados. La cesta del embrague puede ser reforzada. Los embrague tipo slipper están permitidos.

SISTEMA ELÉCTRICO puede ser cambiado. El sistema de control de ignición puede ser cambiado. El cableado eléctrico puede ser cambiado o cortado. **GENERADOR, ALTERNADOR, ARRANQUE ELÉCTRICO** Pueden ser cambiados o removidos.

La motocicleta debe estar equipada con un 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.

Todas las llaves y tornillos 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. Esto aplica también a tornillos y tuercas de seguridad en toda la motocicleta.

Las cámaras de video, deben estar con seguridad, es decir, la base debe estar atornillada a la moto, y el equipo con su alambre de seguridad para evitar perdida.

Se prohíbe el uso de base para cámara tipo lanza

Se prohíbe la cámara instalada en la parte bucal de el casco , puede se puesta arriba.

No se podra entrar a pista mientras dure el evento a buscar cámaras.

DERRAMES DE ACEITES :

Se prohíbe entrar a pista con motores armados la noche anterior, (LOS DERRAMES DE ACEITE SON RESPONSABILIDAD DEL PILOTO Y SERA SANCIONADO LOS DERRAMES EN PISTA)

TODO LO QUE NO ESTÉ AUTORIZADO Y ESCRITO EN EL PRESENTE REGLAMENTO ESTÁ PROHIBIDO.

En cualquier momento el DIRECTOR DE CARRERA puede cambiar el reglamento con previo aviso y añadirlo en el apartado de anexos se garantizara previa información a todos los pilotos participantes. El director de carrera y/o comisarios de competencia tienen el derecho de rechazar cualquier complemento o modificación que no se ajusten a la seguridad y está por encima del reglamento técnico escrito.

INSPECCIONES TECNICAS

Cada motocicleta deberá ser sometida a una Inspección Técnica obligatoria antes del inicio de la respectiva sesión de entrenamiento, clasificación y competencia, para determinar que sus condiciones sean adecuadas previas a ingresar a la pista.

Cualquier motocicleta involucrada en un accidente debe ser inspeccionada nuevamente para verificar su condición.

Los pilotos que no cumplan con este requisito serán sancionados conforme se indica en este reglamento.

El comité técnico y/o director de carrera podrán hacer inspecciones adicionales en cualquier momento que lo consideren necesario. La inspección realizada puede ser parcial o puede ser total, esto dependiendo totalmente del comité técnico y/o director de carrera.

Es responsabilidad de cada piloto y de su equipo, mantener su vehículo en condiciones apropiadas para competencia y cumplir con las especificaciones de la categoría. Cualquier problema mecánico que tenga la motocicleta y que ocasione peligro para los demás pilotos, será de total responsabilidad del piloto, pudiéndose así aplicar sanciones al mismo.

Puntos y/o partes a revisar Durante la inspección técnica se revisará lo siguiente:

- Funcionamiento y ubicación del sistema de apagado (Kill switch o Run button).
- Integridad y condición de las ruedas (Llantas con al menos 2.5 mm de profundidad).
- Funcionamiento de frenos delantero y trasero.
- Fugas de combustible o líquido de frenos.
- Funcionamiento apropiado del acelerador.
- Funcionamiento y condición del timón.
- Funcionamiento de las manecillas de freno y embrague (Clutch).
- Integridad y funcionamiento de tacos y pedales.
- Porta números y números de acuerdo a lo indicado en este Reglamento.
- Colocación de alambre o tuercas de seguridad.
- Bandeja de carenado para derrames.
- Suspensión delantera y trasera en su totalidad o parcialmente.
- Sistema de inducción de aire en su totalidad.
- Sistema de enfriamiento en su totalidad o parcialmente.

*Cualquier otra pieza o parte que requiera revisión quedara totalmente a criterio del comité técnico y/o director de carrera. En caso de ser necesario esta entidad tendrá la potestad absoluta de desarmar cualquier parte o pieza de la motocicleta.

Todos los pilotos que participan en carrera, calificaciones y entrenamientos, deberán presentar al comité técnico sus implementos de seguridad completos para su aprobación, traje de cuero, guantes de cuero, botas altas de protección y casco cerrado. Los cascos deben cumplir con aprobación Snell o E y no más de 5 años de fabricación. No está permitido indumentaria que el comité técnico o director de carrera consideren de peligro para el piloto.

TODO LO EXPRESADO EN EL PRESENTE REGLAMENTO, ES PARA SER LEIDO POR LOS PILOTOS, Y / O CONCURRENTES DE LA CATEGORÍA, A BIEN DE INFORMARSE SOBRE EL COMPORTAMIENTO DE LOS MISMOS, DURANTE EL PRESENTE CAMPEONATO. LAS SANCIONES QUE DERIVEN LOS HECHOS OCURRIDOS EN CADA COMPETENCIA, SERAN JUZGADOS Y SANCIONADOS, EN FORMA CONJUNTA, ENTRE LOS MIEMBROS DE LA JUNTA DIRECTIVA Y EL COMISARIO DEPORTIVO O DIRECTOR DE CARRERA. ES DE HACER NOTAR, QUE DESDE EL MISMO MOMENTO DE LA INSCRIPCIÓN, LOS PILOTOS ESTÁN EN CARRERA, Y POR LO TANTO, BAJO ESTE REGLAMENTO. SE DEJA PERFECTAMENTE ACLARADO, QUE LA INTERPRETACION DE ALGUN PARRAFO O TERMINO DEL PRESENTE REGLAMENTO, PUEDE DAR LUGAR A DUDAS, POR ELLO, LA JUNTA DIRECTIVA Y LOS ENTEES ORGANIZADORES SOLICITAN AL PILOTO, CONCURRENTE O PREPARADOR DE UNA MOTO,

QUE SE ABSTENGA DE INTERPRETARLO SEGÚN SU PROPIO Y PERSONAL CRITERIO, EN TAL CASO,
DICHOS ENTES SUGIEREN QUE MEDIANTE NOTA, SOLICITEN A ESTOS, LA CORRESPONDIENTE
ACLARACION