

# **ZONAL DEL CENTRO**

## **2020/2021**

### **REGLAMENTO TECNICO 110cc LIBRE**

VIGENCIA: 2020-2021

COMISARIO TÉCNICO: Martín Domínguez

**EDAD: a partir de clase 2007.**

\*-En caso de ser menor de edad, será requisito indispensable para poder participar, contar con la autorización de los padres y/o tutores, las firmas deberán estar autenticadas ante escribano público con el permiso y conformidad de ambos padres/tutores. Dicha autorización se renovará anualmente.

**PESO: Mínimo 122 Kg. en línea de llegada (conjunto moto - piloto).**

\*-Al término de cada serie, repechaje o final, se efectuará el pesaje de todos aquellos que tomaron parte de la competencia.

\*-En caso de no dar el peso mínimo, el piloto será excluido automáticamente.

\*-El piloto que sea excluido al finalizar la serie, podrá correr el repechaje en último lugar, dentro del peso mínimo.

\*-En caso de tener que agregar pesas para lastrar a la moto, las mismas deberán ser fijadas al chasis con bulones y arandelas en su 2 extremos siendo mayor que la tuerca y la cabeza del mencionado bulón, previa autorización y verificación de la técnica.

**NÚMERO IDENTIFICATORIO:** La fiscalizadora informa que exigirá el número en el frente y en los dos laterales de la moto. Será "OBLIGATORIO" poner en las placas y en el casco el nombre del piloto y el grupo sanguíneo. No podrán tener publicidades, ni estar ilegible en su forma. Deberán mantener los colores reglamentados en cada categoría. En esta categoría la placa es de **FONDO COLOR NEGRO Y el NÚMERO BLANCO**. La placa portadora del número, no podrá tener ninguna curvatura en su forma y deberán tener como mínimo las medidas de 20 x 20 cm.

**DEFINICIÓN:** En esta categoría intervendrán motocicletas CUB, se entiende por CUB a motos tipo Honda Biz, Wave o similares de 4T (cuatro tiempos) de un cilindro. Con un cubicaje máximo de 115 c.c. de cilindrada y un mínimo de 97 c.c. (sin tolerancia alguna). Importada o nacional, cuya marca sea reconocida en el mercado y encuadradas dentro de las siguientes especificaciones técnicas:

**CHASIS:** Libre.

**ESCAPE:** Libre en su tipo y forma, no deberá exceder en el límite que determina el diámetro de la llanta trasera. El escape deberá ser debidamente fijado al chasis y no ofrecer posibilidad de

desprendimiento. Se prohíbe la salida de gases hacia el suelo. La terminación del escape debe ser por medio de un tubo silenciador, cuya terminación sea a flor, (que no sea cortante). O en caso de no tener silenciador deberá tener una arandela plana de 50mm soldada al finalizar el caño.

LLANTAS: Libres hasta 17”.

CUBIERTA: Procedencia MERCOSUR. Legibles en alto relieve.

FRENOS: Libre, en perfecto funcionamiento, obligatorio en el uso independientes. Se prohíbe el uso de elementos de bicicleta.

SUSPENSIONES: Libre. En perfecto funcionamiento delantero y trasero.

TANQUE DE COMBUSTIBLE: Libre. Debidamente fijado al chasis para su seguridad.

ASIENTO: Libre. Manteniendo lineamientos y posiciones.

MANUBRIO: Libre,

MANDO DE CONDUCCIÓN: Libres. Deben tener los lineamientos tradicionales. Además tener la terminación de la palanca de freno en forma de bolita. Prohibido el uso de elementos de Bicicleta.

PEDALINES: Libre, será obligatorio que los mismos sean rebatibles.

**COMBUSTIBLE: Prohibida la utilización de aditivos o alcoholes, solamente mezcla nafta / aceite, libre su octanaje. Terminada Clasificación, serie y final será obligatorio tener en el tanque la cantidad suficiente de combustible para permitir realizar el control, dicha cantidad no debe ser inferior a 200cc (ideal 400 cc). En caso de no poder realizarse el control correspondiente, se procederá a su desclasificación.**

**CONTROL DE COMBUSTIBLE: Se llevara a cabo mediante la utilización del medidor comparador de combustibles fabricado por CICROSA S.A., La medición de la comparación de combustibles no debe superar los 10 puntos, caso contrario se procederá a su desclasificación.**

**CARBURADOR: 1(UNO) Permitiéndose el de Honda CG 125 o en su reemplazo de procedencia taiwanés o chino (con o sin bomba), los mismo deberán ser de cortina de 20mm de diámetro y un alto 36mm, teniendo en cuenta una tolerancia de + o - 0.5mm. No se permite trabajar la cortina ni el encamisado del recorrido de la misma como tampoco la tapa de la cortina. En su interior libre preparación teniendo en cuenta todo sus componentes, como también el cuerpo del mismo. En su exterior sin cambios algunos. No se permitirá el arreglo o el aporte de material alguno, como tampoco no se permitirá el uso o adaptación del Power. Se permite trabajar en la boca del carburador para adaptar el filtro de aire y se permite la utilización del Venturí, como también se permite eliminar elementos del cebador y los de la bomba, para aquel que la tenga y no la utilice. El carburador deberá tener en su cuerpo un orificio de 2.5 mm para poder colocar el precinto.**

FILTRO DE AIRE: Libre, de fácil desarme

CARTER: Libre del motor de 110 c. c (4T). Se permite la reparación.

TUBO DE ADMISION: Libre en su tipo y forma manteniendo lineamentos.

EMBRAGUE: Libre. Se permite reformas o eliminar, tanto el centrífugo como el mecánico a mano, por medio de comando a cable en perfecto funcionamiento, Para una buena largada.

ENCENDIDO: Libre a volante. Prohibido el uso de rotor interno o a batería.

CAJA DE VELOCIDADES: Libre.

CILINDRO: Originales del modelos 110 c.c. No pudiéndose encamisar cilindros de motores de fábrica que tengan mayor cilindrada que lo permitida por este reglamento (115 c.c.); Se permite el de aluminio.

PISTÓN: Libre en su tipo y forma. Se prohíbe el uso de material cerámico (dos aros de compresión más uno de aceite).

TAPA DE CILINDRO: Libre, de motocicleta hasta 110 c.c. Se prohíbe el uso de 3 o más válvulas. Se permite la tapa 125 C.D.I.

ARBOL DE LEVA: Alzada máxima hasta 6.5mm medidos sobre la válvula de admisión y escape (se tomara la medición sin luz de válvula sobre el platillo).

VÁLVULAS: Libre su preparación.

CORTA CORRIENTE: Tipo pulsador para todas las motos, en el manubrio del lado izquierdo, de uso obligatorio y en perfecto funcionamiento.

PUESTA EN MARCHA EN PISTA: A través del sistema original de fábrica.

SELLADO DE MOTORES: Debe producirse el sellado, previo de las series, por la comisión técnica. El piloto deberá comunicar a dicha comisión el reemplazo total y/o parcial de los elementos sellados antes de las series, repechajes o finales.

PARQUE CERRADO.: Luego de finalizar la carrera, es decir cuando el comisario deportivo baja la bandera a cuadros, el piloto deberá girar por la pista e ingresar al parque cerrado, donde queda a disposición de la técnica.

\*-Al parque cerrado solo puede entrar 1 (una) personas (el responsable de desarmar).

\*- El responsable de cada moto de los pilotos ubicados en el 1er, 2do y 3er puesto como así también el 4to puesto (suplente), deberán llevar sus herramientas como así también el caballete donde apoyar la moto. Las motos a revisar deben estar en el centro del parque cerrado.

\*-Se recuerda que aquel que no cumpla con el reglamento, será sancionado por la técnica que se reserva el derecho de admisión.

\*-No se permite el intercambio de elementos entre motores de distintas marcas.

\*-Toda aquella moto que ingrese al parque cerrado con el piloto y el mecánico que haya sido designado al desarme, deberá tener todas las herramientas indispensables para desarmar dicha moto, con el fin de agilizar el desarme.

**LUZ DE POSICIÓN:** En carreras nocturnas, durante la competencia se debe colocar una luz de posición, de funcionamiento permanente, en la parte posterior de la indumentaria del piloto (casco, cuellera o pechera). Si la misma dejara de funcionar en el transcurso de la carrera, se lo considerará como rotura debiendo el piloto detenerse y repararla, en caso de no hacerlo será excluido de la competencia.

**DENUNCIA:** Deberá ser antes o durante la competencia o en caso de haber finalizado la misma, tendrán disponibles 10 minutos en el parque cerrado. La misma deberá ser presentada por escrito al cuerpo técnico o comisario deportivo, teniendo un valor de 50 entradas (al valor del ente organizador), por pieza u objeto denunciado (el dinero será depositado a miembros de la organización).

\*-Toda pieza objetada será remitida por el comité técnico, la misma será evaluada en reunión de la comisión técnica. Una vez resuelto el fallo, si es favorable, será reintegrado dicho elemento, en caso contrario, se considera perdido por el piloto o preparador.

**NOTAS:** Con relación al término “estándar exterior”, el mismo debe ser tomado en sentido literal, privando el criterio de las autoridades, en aquellos casos que motiven dudas, al igual que con respecto al término “Fabricación nacional”.

\*-Las autoridades de esta categoría podrán solicitar la documentación que crean necesaria para determinar el origen cierto de las partes que motiven dudas, siendo obligatoria su presentación en tiempo y forma por parte del concurrente del piloto.

\*-En caso de detenerse la carrera por accidente, las motos afectadas pueden ser reparadas por el piloto, en el tiempo determinado por el director de la prueba. Ej.: Elementos palanca de comando, manubrio, rueda, pedalín, escape y otros elementos que se cambien. Para reanudar la carrera, debe ser aprobado por la conducción técnica, las motos afectadas directa o indirectamente, largarán en línea de cambio de bujía.

\*-Serán los padres o tutores de los participantes menores de edad, directos responsables por los futuros deportistas, tratando de formarlos en el respeto a los reglamentos, a las autoridades y a los compañeros, iniciándolos en la honestidad y caballerosidad deportiva, principalmente a través del ejemplo.

**IMPORTANTE:** El criterio de las autoridades será determinante, a los fines de tomar cualquier resolución no contemplada en el presente reglamento o para interpretar cualquier artículo que motive duda.

\*-Toda situación no aclarada en el presente reglamento y que pudiera presentarse en las competencias a realizarse, será considerada en tal oportunidad por el cuerpo técnico y los delegados presentes, dándose la solución más lógica, cuyos fallos serán INAPELABLES.

\*-La comisión técnica se reserva el derecho de ampliar, modificar, anular este reglamento en el transcurso del año vigente, de acuerdo a las necesidades del mismo, previo conocimiento a los pilotos.