

ZONAL DEL CENTRO

2020/2021

REGLAMENTO TECNICO 4 TIEMPOS 110cc STANDARD AFICIONADOS / CAM

VIGENCIA: 2020-2021

Comisario Técnico: Martín Domínguez.

- **110cc STANDARD AFICIONADOS:**

EDAD: a partir de clase 2008.

POR TRATARSE DE UNA CATEGORÍA PROMOCIONAL, SOLO PODRÁN PARTICIPAR PILOTOS QUE **NO ESTÉN RANKEADOS EN EL CAM** (Certamen Argentino de Motociclismo) **Y LOS QUE NUNCA PARTICIPARON EN DICHO CERTÁMEN.**

NO SE PERMITIRÁ COMPETIR A PILOTOS QUE TENGAN ANTECEDENTES EN COMPETENCIAS DE ASFALTO.

EL CAMPEÓN DE LA CATEGORÍA DEBERÁ ASCENDER A CATEGORÍAS SUPERIORES DISPONIBLES EN EL CAMPEONATO Y A ELECCIÓN DEL PILOTO.

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.

- **110cc STANDARD CAM:**

EDAD: a partir de clase 2008.

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.

110cc STANDARD AFICIONADOS / CAM

PESO: Mínimo 130 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, El pesado se realizara por los comisarios técnicos.

*-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 la categoría **ESTÁNDAR AFICIONADOS** la **PLACA** será **BLANCA** y **NÚMERO VERDE**. En la categoría **ESTÁNDAR CAM** la **PLACA** será **BLANCA** y **NÚMERO ROJO**. 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:

CÁRTER: Original del motor, formas y dimensiones internas y externas originales. No se pueden alterar la posición y medidas originales de los espárragos y/o tornillos.. Se permite la colocación de insertos y maquinado para el ingreso de la pollera del cilindro. Se permite la reparación en caso de rotura; Notificando con previo aviso la rotura al técnico.

CILINDRO: Original de marca y modelo. Se permite el de aluminio y rectificar sin pasarse de cilindrada permitida. Obligatorio el uso de juntas. Se permite el maquinado de frente y base de cilindro. Prohibido el cromado, nicasil o encamisado.

TAPA DE CILINDRO: Original estándar exterior e interior de motocicleta hasta 110 c.c., altura de compresión libre, como también el Angulo del casquillo. Se prohíbe el pulido y el rellenado en su interior. Se recuerda que no se podrá utilizar tapas de cilindro de motores de fábrica que tienen mayor cilindrada que no sea permitida en este reglamento (115c.c). Se permite inserto en bujía en forma y ángulo original. Se prohíbe el uso de tres o más válvulas, el entubado en la admisión y cualquier tipo de maquinado a excepción de lo ya mencionado.

VÁLVULA DE ESCAPE: Se podrá usar hasta 20,30mm de diámetro en el platillo y el vástago 5.15mm, sin tolerancia como máximo. No se permite la válvula de titanio.

VÁLVULA DE ADMISIÓN: Se podrá usar hasta 23.30mm de diámetro en el platillo y el vástago 5.15mm, sin tolerancia como máximo. No se permite la válvula de titanio.

GUIA DE VALVULAS: Originales o en su remplazó de vente comercial.

PLATILLOS DE VALVULAS: Originales o en su remplazó de venta comercial.

RESORTE DE VALVULAS: Dos (2) resortes por válvula, uno exterior y otro interior. Precarga libre.

BALANCINES: Original de la marca o en su remplazó de venta comercial. No se permite la reparación o agregados de materia Sin modificación alguna.

ARBOL DE LEVA: Alzada máxima hasta **6,5mm**, medidos sobre el platillo la válvula de admisión o de escape (se tomará la medición sin luz de válvula).

PISTÓN: Libre en su tipo y forma. Se permite usar con el perno desplazado. Se prohíbe el uso de material cerámico.

AROS DE PISTÓN: Obligatorio dos aros de compresión más uno de aceite en perfecto funcionamiento. Se prohíben aros L.

CIGÜEÑAL: Original del motor o su remplazo de venta comercial, **NO DE COMPETICIÓN**. Deberá mantenerse el balanceo y recorrido **ORIGINAL** de los dos (2) modelos existentes (se evaluará en otras marcas). Se prohíbe cualquier tipo de trabajo sobre este elemento (cigüeñal) y muñón o perno desplazado.

BIELA: Original del motor o su reemplazo de venta comercial, No se permite ningún trabajo sobre este elemento. **NO DE COMPETICIÓN**.

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.

ENCENDIDO: Original según marca. Se permite el intercambio entre diferentes modelos de 110cc. De ser necesaria la utilización de una batería, la misma deberá ser de gel, presentándose sujeta el chasis. Volante con chaveta en uso y su posición original. Se prohíbe el rotor interno y alivianar el volante. Prohibido cualquier tipo de maquinado sobre el mismo. **Se permite el uso de cobre volante con rulemán en la punta del cigüeñal.**

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) para todo modelo se unificó el carburador. Permittedose el de Honda CG 125 o en su remplazo chino o taiwanés, con cortina de un máximo de 20 mm y en su interior no deberá sobrepasar estas medidas según el modelo, 25.50mm de alto y de ancho 18.65mm como máximo; sin tolerancia, con o sin bomba (estándar, no se permite el pulido ni el agrandado del mismo). Se permite eliminar elementos del cebador y se autoriza cambiar reglajes de conductos de nafta, como por ejemplo chicler de alta, baja, difusor y agujas para su carburación, manteniendo lineamientos originales. Se permite trabajar en la boca del mismo para

adatar el filtro de aire y se permite la utilización del Venturi, Siempre cuando sea fácil de desarmar para su medición.

FILTRO DE AIRE: Libre, De fácil desarmar.

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

BRIDA: No lleva.

EMBRAGUE: Original o su reemplazo con todos sus componentes primarios y secundarios en perfecto funcionamiento (La corona primaria deberá contar con 67 o 69 dientes según el modelo). No se permite modificar embrague al manubrio. Prohibido alterar su funcionamiento.

CHASIS: Original de fábrica, según marca y modelo. Distancia entre ejes 1310mm, como máximo sin tolerancia, manteniendo el horquilla trasero original. Se prohíbe modificación alguna. Se prohíbe el alivianado del mismo.

SUSPENSIÓN DELANTERA: Libre, de funcionamiento obligatorio. Se permite hidráulica. Se prohíbe el uso de elementos de bicicleta.

SUSPENSIÓN TRASERA: Con 2 (dos) amortiguadores hidráulicos tipo original o similares de 110c.c. de venta comercial en perfecto funcionamiento. Se permiten espirales regulables ORIGINALES. Se prohíbe amortiguadores a gas y espirales regulables de fabricación artesanal o de competición.

LLANTAS: Libres hasta 17”.

CUBIERTA: De procedencia Mercosur, cuya marca se encuentre en Alto relieve, legibles.

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

ASIENTO Y MANUBRIO: Libre. Manteniendo lineamientos y posiciones como vino de fabrico.

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

TANQUE DE COMBUSTIBLE: Tanque originales de 110, presentándose debidamente fijado al chasis con protección para su seguridad. Opcional el tanque “aéreo”.

CAJA DE VELOCIDADES: Original o en su reemplazo del motor 110cc, Prohibido el uso de caja de cambios de competición.

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.