

ZONAL DEL CENTRO

2020/2021

REGLAMENTO TECNICO 50 cc ESCUELA

VIGENCIA: 2020-2021

Comisario Técnico: Martín Domínguez.

EDAD: clases 2011, 2010, 2009, 2008, 2007 y 2006.

En esta categoría solo se podrá competir con la moto reglamentaria.

Será requisito indispensable para poder participar contar con la autorización de los padres y /o tutores, debiendo estar autenticadas ante Escribano Público con el permiso y conformidad de ambos padres. Dicha autorización se renueva anualmente. Es obligación respetar las edades.

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

DEFINICION: En esta categoría, intervendrán motocicletas de 2 T, con un cubicaje máximo de 55 cc. (Sin tolerancia alguna) y un mínimo de 45 cc. Encuadradas dentro de las siguientes especificaciones técnicas:

BLOCK MOTOR: Original del motor, forma y dimensiones externas originales. Se permite la reparación del carter (se entiende por reparación del carter por el lugar de alojamiento del cigüeñal), sin aporte o agregados de material en las transferencias, base cilindro, base flapper. (Base o apoyo del flapper libre manteniendo la posición original). No se puede alterar la posición y medidas originales de los espárragos. Preparación en su interior libre.

CILINDRO: Original del motor, o su reemplazo similar de venta comercial siempre nacional. Estándar por fuera. Permitiendo el recorte de las aletas para posicionar el carburador manteniendo la forma original, interior libre. Permitiendo el uso de cilindro doble transferencia. Se permite el cilindro Euro como especial de Zanella (Euro), el Ramella y el Uppi. (La junta y el suplemento de la base del cilindro como máximo 5 mm, sin tolerancia, libre su material).

TAPA DE CILINDRO: Original o similar a la del motor en su uso, es permitido cambiar por otra que provenga de motores fabricados en el país, libre su preparación en el interior, estándar exterior permitiendo el recorte de las aletas para la ubicación del carburador. Se permite inserto y rosca central en la bujía.

BUJÍA: Solo con rosca de 14 x 1.25 mm. Valor técnico libre.

PISTON: Libre en su tipo y forma. No se permite pistón de cerámica.

AROS DE PISTÓN: Libre en cantidad, tipo y forma de ubicación.

DISTRUBUCIÓN: Libre, nacional o importado.

CIGÜEÑAL: Libre, el mismo deberá ser de material magnético.

BIELA: Libre.

ESCAPE: Libre en su tipo y forma, no deberá exceder el límite que determina el diámetro de la llanta trasera, y su ancho no deberá superar los 15 cm, medido desde el flanco de la llanta trasera, a la parte exterior del mismo. El escape deberá ser debidamente fijado hacia el chasis y que no ofrezca 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).

ENCENDIDO: Libre, nacional o importado. Se prohíbe el uso de batería. Se obliga el uso de cubre volante original o similar, presentando seguridad.

FLAPPER: Libre, uno (1), Manteniendo la posición de los esparrago provisto de fabrica. Se permite suplementar hasta 5 mm sin tolerancia entre flapper y carter. Prohibido el uso de la caja flappera.

CARBURADOR: 1 (uno) Libre su procedencia y medidas. Prohibida la sobrealimentación de cualquier tipo. (Se permite el Power).

ADMISIÓN: A corte de pistón o flapper, la que equipa el motor originalmente (Prohibido alterar la distancia de los espárragos en block). Todo motor con admisión controlado con flappers 1 (uno). El espesor del mismo no deberá sobrepasar los 6 mm (tolerancia con junta incluida: + o - 0.2 mm.) No se permite suplemento entre el flapper y carter.

CAÑO DE ADMISIÓN: Libre su tipo y forma.

EMBRAGUE: Libre nacional o importado.

BASTIDOR O CHASIS: De fabricación nacional. Deberá poseer pedalines rebatibles.

SUSPENSIÓN DELANTERA: De fabricación nacional, de funcionamiento obligatorio (Se prohíbe usar elementos de bicicletas). Fabricación en gran escala.

SUSPENSION TRASERA: De fabricación nacional, de funcionamiento obligatorio La misma deberá contar como mínimo con 1 (un) grupo (o conjunto) de resorte y amortiguador, de fabricación nacional. Los elementos adicionales deberán ser también de fabricación nacional. Se prohíbe usar elementos de bicicletas.

LLANTA, MASA DE RUEDA: Convencional o similar de ciclomotor. Prohibido usar elementos de bicicletas, diámetro 16".

CUBIERTA: Procedencia MERCOSUR, de ciclomotor, balón mínimo 2.1/4 x 16, marca y procedencia en relieve, legible.

FRENOS: Delanteros y traseros obligatorios y de funcionamientos independientes, sistema convencional de ciclomotor, de fabricación nacional, a tambor o a campana (Se prohíbe usar elementos de bicicletas) y frenos a disco. Solamente los frenos a comando de cable.

MANDO DE CONDUCCIÓN: Deben tener los lineamientos tradicionales. Además tener la terminación de la palanca de freno en forma de bolita.

TANQUE DE COMBUSTIBLE: Metálico siguiendo líneas convencionales, presentándose debidamente fijado al chasis.

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.

El control del combustible: Se llevará 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.

SILLÍN, GUADABARROS E INSTRUMENTAL: Libre, respetando lineamientos tradicionales y que presenten rigidez al chasis, presentando seguridad.

NUMERO IDENTIFICATORIO: La fiscalizadora informa que exigirá el número en el frente y los dos laterales en la moto. El mismo no podrá tener publicidades, ni estar ilegible en su forma. Deberán mantener los colores reglamentados en cada categoría: PLACA FONDO NEGRO Y NÚMERO COLOR AMARILLO, lo único que se autoriza llevar, es el nombre del piloto y el grupo sanguíneo, que también deberá estar en el casco correspondiente. La placa portadora del número no podrá tener ninguna curvatura en su forma y los números deberán tener como mínimo las medidas de 20 x 20 cm. El número y placa lateral deberá tener el mismo tamaño y ser visible desde el palco de fiscalización.

CHALECO: Únicamente podrá ingresar a la pista y parque cerrado el piloto y un miembro con el chaleco correspondiente a la categoría.

*-Con relación al termino “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 termino “Fabricación Nacional”.

*-Las autoridades de esta Regional 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.

*-Por tratarse de una “Categoría Infantil “, serán los padres o tutores de los participantes 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.

*-En caso de detenerse la carrera por accidente, las motos afectadas pueden ser reparadas por el piloto y mecánico, por el tiempo determinado por el comisario deportivo. 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, dichas motos, largaran en última fila, y en caso de largada con pace-car, en el último lugar.

SELLADO DE MOTORES: (Para todas las categorías) El piloto, mecánico o concurrente deberá acercarse a la moto previo a las pruebas de clasificación para proceder por parte de la Comisión Técnica al sellado de los motores. El piloto deberá comunicar a dicha comisión en caso de reemplazo total y/o parcial de los elementos sellados.

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

PESO: Mínimo 91 kg., en línea de llegada. (Conjunto Moto – Piloto)

*- Al terminar cada serie, repechaje o final, se efectuará el pesaje de todos aquellos que tomaron parte de la competencia por comisarios técnicos.

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

*-El piloto que sea excluido al finalizar la serie, podrá correr el repechaje, 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.

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

*-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 de inmediato por el sector de recambio de bujías, hasta llegar al parque cerrado, donde queda a disposición de la Técnica.

*- Al parque cerrado solo pueden entrar dos personas (Piloto y Mecánico).

*- 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. Se reserva el derecho de ampliar, modificar, anular este reglamento, de acuerdo a las necesidades del mismo, previo conocimiento a los pilotos, como también se reserva el derecho de resolver los puntos del reglamento, no aclarados en el presente, cuya resolución será inapelable.

NOTA: 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.

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

DENUNCIA: Deberá ser antes o durante la competencia o de haber finalizado la misma, tendrán disponibles 10 minutos en el parque cerrado. La misma deberá ser presentada por escrito al cuerpo técnico o Director de la Prueba, teniendo un valor de 15 entradas (al valor del ente organizador), por pieza u objeto denunciado. (El dinero será depositado a miembros de la Regional 4 de motociclismo).

ATENCION

Después del recambio de bujía, todas aquellas motos que sean asistidas por el mecánico o por el piloto, en caso de detenerse la competencia, largará en última fila, con pace car, en el último lugar.

*-Se recuerda que para ingresar la moto a la competencia, después de un accidente, deberá ser aprobada por el Comité Técnico.

IMPORTANTE: Toda pieza objetada será retenida por el Comité Técnico, la misma será evaluada en reunión del Comisión Técnica. Una vez resuelto el fallo, si es favorable, será reintegrado dicho elemento, en caso contrario, queda a criterio de la Comisión Técnica.

*-Culminada su inscripción para la competencia, el piloto debe presentarse a una revisión Pre Técnica con su moto, indumentaria completa (buzo, cuellera, casco, pechera) llevando el recibo de pago de la inscripción y el de la cobertura médica.

*-El ente organizador se reservará el derecho de participación en esta categoría de pilotos con antecedentes deportivos destacados en categorías superiores o certámenes.

*-LA TECNICA PUEDE CONTROLAR LA MOTO EN EL MOMENTO QUE LO REQUIERA SU COMISARIO TECNICO, A LA VEZ QUE SE RESERVA EL DERECHO DE ADMISION.