

ZONAL DEL CENTRO

2020/2021

REGLAMENTO TECNICO MINIMOTOS

VIGENCIA: 2020-2021

Comisario Técnico: Martín Domínguez.

EDAD: clases 2016, 2015, 2014, 2013, 2012, 2011, 2010 y 2009, estos últimos nacidos entre el 01/07 y 31/12.

Los pilotos clases 2011, 2010 y 2009 que deseen correr en la categoría ESCUELA, deberán hacerlo respetando el reglamento de la categoría ESCUELA.

Será requisito indispensable para poder participar contar con la autorización de los padres y /o tutores, expresada ante Escribano Público, debiendo estar las firmas autenticadas ante Escribano Publico, 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.

MOTORES: Nacionales, de cualquier marca reconocida de venta masiva. Originales, no especiales sus partes.

CICLINDRADA: Máxima permitida 55 c.c. Permitiendo cualquier cilindro de motos fabricada en el país.

MOTOR: Nacional únicamente.

FLAPPER: Libre, no podrá colocarse en los motores que no los haya traído de fábrica.

CARBURADOR: 12 / 14 mm. De diámetro, totalmente estándar (exterior e interior), sólo se permite agrandar cilíndricamente los pasajes de nafta en carburadores marca Dell' Orto.

EMBRAGUE: Libre centrífugo.

CIGÜEÑAL, BIELA, AROS, MULTIPLE DE ADMISIÓN, LUBRICANTES Y CAJA PRIMARIA: Libre.

ESCAPE: Libre 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. Medida desde la llanta trasera a la parte exterior del mismo. El escape deberá ser debidamente fijado hacia el chasis, 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 cilíndrico que no sea cortante y con corte recto, no oblicuo.

SEMICARTER O BLOCK: Prohibido su relleno. Originales del motor o similares, fabricados en grandes series en casas especializadas, de partes del motor en el país. Permittedse junta postiza de cualquier materia, con un espesor máximo de 5 mm entre cilindro y Block sobre semi cárter o block original. Tapas laterales totalmente originales. No se permite la sobre alimentación en el cárter. Interior libre.

RUEDAS: Hasta rodado 14 como máximo.

BRIDA: Deberá llevar una brida limitadora con un orificio calibrado de 8 mm. De diámetro como máximo (sin tolerancia de más), y un espesor de 8 mm, la misma estará colocada entre el múltiple de admisión y el cilindro según corresponda a cada motor. Entre el flapper y la brida como máximo deberá llevar una junta de 1 mm (con una tolerancia + o - 0.2 mm.). Prohibida la sobre alimentación en la brida (siendo como única paso de combustible y aire la brida al flapper). Deberá tener los agujeros dónde se insertan los espárragos, de 6.75 mm de diámetro como máximo.

CHASIS O BASTIDOR: Libre nacional. Pedalines rebatibles.

FRENOS: Delanteros y traseros obligatorios y de funcionamientos independientes, sistema convencional de ciclomotor, comando por medio de cable, de fabricación nacional. Prohibido el uso de frenos de bicicletas y de disco.

SUSPENSION O AMORTIGUADORES: Delanteros y traseros nacionales, es obligatorio su funcionamiento (Prohibido usar elementos de bicicleta).

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

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.

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 BLANCO Y NÚMERO COLOR AZUL, 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.

SELLADO DE MOTORES: (Para todas las categorías)El piloto, mecánico o concurrente deberá acercar 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: Será obligatorio el uso de una llave cortacorriente ubicada en el manubrio de la moto, de uso obligatorio y en perfecto funcionamiento.

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

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 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.

*-Luego de finalizar la carrera, es decir cuando se 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 puede entrar dos personas, piloto y mecánico, éste último con su correspondiente chaleco identificatorio.

*-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 aclarado 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 considerado 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, 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 de la 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 destacadas 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.