

ZONAL SAN CRISTOBALENSE

2020/2021

➤ **REGLAMENTO TÉCNICO 110cc 4T ESTÁNDAR AFICIONADOS**

Vigencia: 2020-2021

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. La mesa fiscalizadora se reservará el derecho de participación en esta categoría de pilotos con antecedentes deportivos destacados en categorías superiores de todos los certámenes conocidos.

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.

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.

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 sin tolerancia y un mínimo de 97cc, Importada o nacional, cuya marca sea reconocida en el mercado y encuadradas dentro de las siguientes especificaciones técnicas:

El presente Reglamento permitirá las modificaciones que están específicamente y detalladas, las restantes deberán mantener y conservar su forma estándar u original, ya sea en su forma, peso y medidas.

VESTIMENTA OBLIGATORIA: Casco del tipo integral de calidad, Pechera, Cuellera, Botas, Protectores de Codos y Rodilleras, Guantes, Pantalones y remeras de Competición.

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).

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 deberá ser de COLOR BLANCO Y EL NUMERO VERDE. 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.

CHASIS: Original de fábrica, según marca y modelo. Distancia entre ejes 1310mm, como máximo sin tolerancia, manteniendo el horquilla trasero original.- Se prohíbe el alivianado del mismo. No se permiten elementos que terminen en puntas, para evitar lesiones en caso de accidentes. Pedalines y manillares rebatibles y estos con bolitas en las puntas.

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

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

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

ASIENTO: Libre. Manteniendo lineamientos.

TANQUE DE COMBUSTIBLE: Libre su forma, manteniendo lineamientos tradicionales y debidamente fijados 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.

LLANTAS: Libres hasta 17 pulgadas .

CUBIERTA: Libre su dibujo, Procedencia MERCOSUR presentándose en alto relieve legibles.

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

SUSPENSIÓN DELANTERA: Originales de motocicleta 110cc, en perfecto funcionamiento de la marca y modelo, estándar exterior y en su interior libre preparación. No se permite suspensión delantera tipo Daelim, como tampoco la de C 90 por no ser una suspensión segura para la competencia.

SUSPENSIÓN TRASERA: De motocicleta 110cc, Con 2 (dos) amortiguadores hidráulicas importados o en su remplazo nacionales de fabricación en gran escala, cuya marca reconocida se encuentre impreso en el amortiguador y se la encuentre en el mercado de venta comercial, en perfecto funcionamiento. Se permiten espirales regulables por el medio ORIGINALES. Se prohíbe amortiguadores a gas o presurizado, no están permitidos amortiguadores artesanales regulables a rosca o 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 50 mm soldada al finalizar el caño.

CÁRTER: Original de la motocicleta de 110cc, 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.

CAJA DE VELOCIDADES: Original o en su remplazó del motor 110cc hasta 4 marchas, Prohibido el uso de caja de cambios de competición. No se permita quitar engranajes de caja.

EMBRAGUES: 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.

CILINDRO: De fundición o aluminio, original importado o en su remplazo nacional siendo de fabricada en gran escala, siempre cuando sea de venta masiva y fácil adquisición del modelo de motocicleta 110cc. Se permite encamisar y rectificar sin pasarse de la cilindrada permitida. Sera Obligatorio el uso de juntas. Se permite el mecanizado del frente y de la base de cilindro. Prohibido el uso del de cromo y el de nica sil.

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.

TAPA DE CILINDRO: Original estándar exterior y interior de motocicleta hasta 110 c.c., altura de compresión libre, se permite el cepillar en el apoya de la junta, como también el Angulo del casquillo. Se permite el inserto en bujía en forma y ángulo original. 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 como por ejemplo la llamada tapa CDI de 125cc. Se prohíbe el uso de tres o más válvulas, No se permite trabajar o rebajar el apoyo del tubo de admisión y el entubado en la admisión como también cualquier tipo de maquinado a excepción de lo ya mencionado.

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). El cruce es libre.

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 material Sin modificación alguna.

CIGÜEÑAL: Original del motor o en 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.

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

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

FILTRO DE AIRE: Libre, de fácil desarme.

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, Si se permite retirar el vendí de arranque. Prohibido cualquier tipo de mecanizado sobre el mismo. **Se permite el uso de cobre volante con rulemán en la punta del cigüeñal.**

*-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.

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

*-El piloto debe ingresar a la pista con el motor de su moto apagado, el casco en la mano y su mecánico al lado con el chaleco correspondiente. En la grilla se realizará el control correspondiente de los elementos de seguridad, casco e indumentaria; Siendo controlado por el comisario Deportivo, o encargado de la médica o el técnico.

*-PUESTA EN MARCHA EN PISTA: A través del sistema original de fábrica. No se permite eliminar engranaje de patada.

*-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. En caso de rotura el piloto deberá comunicar a dicha comisión el reemplazo total y/o parcial de los elementos sellados antes de las series, repechajes o finales.

*-Después del recambio de bujía, El mecánico deberá salir de la pista hacia el cesto de los mecánicos y todas aquellas motos que sean asistidas por el mecánico o piloto, largará en última fila, en el último lugar.

*-Después del recambio de bujía, todas aquellas motos que sean asistidas por el mecánico o por el piloto, en caso de detenerse la competencia, largarán en última fila en el último lugar.

*-En caso de detenerse la carrera por accidente las motos afectadas pueden ser reparadas por el corredor y 1 mecánico con el chaleco correspondiente a la categoría, por el tiempo determinado por el comisario Deportivo o Técnico. Ej.: elementos como palanca de comando, manubrio, pedalín, escape y otros elementos de fácil cambio; La moto no se podrá retirar de la pista. Para reanudar la carrera debe ser aprobado por la Comisión Técnica; dichas motos largarán en la línea de cambio de bujía, y en caso de largada con pace-car, en el último lugar.

*- En caso de detenerse la competencia por una caída; todo aquel piloto que no está afectado a la caída y quiera corregir la puesta a punto de la motocicleta no podrá ser asistido por el mecánico, como tampoco se le puede alcanzar herramientas. Si el piloto podrá tocar la motocicleta, con los medios que él disponga en el lugar de largada y el momento. En caso de no cumplir con lo mencionado será sancionado.

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

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 pesaje se realizará 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 pesos para lastrarse a la moto, las mismas deberán ser fijadas al chasis con bulones y arandelas en sus 2 extremos siendo mayor que la tuerca y la cabeza del mencionado bulón, previa autorización y verificación de la técnica.

*-PARQUE CERRADO: Se procederá a la revisión técnica reglamentaria de las 3 primeras motos que clasifiquen en la final, Podrá estar en el recinto un solo mecánico por moto y deberá esperar la orden del COMISARIO TÉCNICO para desarmar y mostrar los elementos que la autoridad presente le solicite; Si a criterio del COMISARIO TÉCNICO o por denuncia de otros equipos le solicitan el desarme completo del motor, deberá hacerlo en el lugar. Las desclasificaciones que resulten de las verificaciones efectuadas se darán a conocer antes de la entrega de trofeos.

*-Al parque cerrado solo puede entrar dos personas, piloto, mecánico o 2 mecánicos únicamente con su correspondiente chaleco que lo identifica.

HERRAMIENTAS: Toda aquella moto que ingrese a Parque Cerrado con el piloto y el mecánico 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 competencia. Serán disponibles como mínimo 6 minutos en el Parque Cerrado, las motos desinadas al desarme. La misma deberá ser presentada por escrito al Cuerpo Técnico, debiendo ser acompañada la denuncia con un dinero equivalente al valor de 50 litros de gasoil al precio actual, por pieza u objeto denunciado. El dinero será devuelto en su totalidad al el que denuncia, siempre cuando la DENUNCIA es positiva, caso contrario el 50 % pasará a él Fiscalizador y el otro 50 % a la parte afectada (El denunciado).

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 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.

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.

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

*-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.

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.-