

# C.A.M 2018



## REGLAMENTO TÉCNICO 50cc ESCUELA.

Vigente desde 1/02/2018 x Germán Fantin.

Esta categoría está reservada para los pilotos participantes clase 2007, 2006, 2005 y 2004. La clase 2004 puede optar por permanecer en la categoría Escuela o pasar a la categoría 110cc Menores, pudiendo competir en ambas al mismo tiempo.

\*-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.**

**ELEMENTOS DE TELEMETRÍA:** Se podrán utilizar solamente en las Tandas de Entrenamientos de todas las categorías, **excepto Minimotos**. En Clasificación, Series, Repechajes y Finales solo se permitirá el uso del tradicional RPM.

**DEFINICIÓN:** En esta categoría, intervendrán **motocicletas de 2 T**, con un cubicaje máximo de **56 cc**. (Sin tolerancia alguna) y un mínimo de 45 cc. Encuadradas dentro de las siguientes especificaciones técnicas:

**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.

**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.

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

**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.

**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).

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

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

**BIELA:** Libre.

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

**EMBRAGUE.** Únicamente centrífugo, uno (1), no se permite doble embrague. Libre su tipo y forma como también su procedencia y marca.

**DISTRIBUCIÓN PRIMARIA, CAMPANA DE EMBRAGUE O CAJA INVERSORA:** En su interior la transmisión deberá ser por medio de engranajes únicamente. Libre su tipo y forma. No se permite utilizar caja de cambio.

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

**FILTRO DE AIRE:** Libre en su tipo y forma, manteniendo lineamientos que no sobresalga en ancho de la moto.

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

**CAÑO DE ADMISIÓN:** Libre en su tipo y forma.

**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.

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

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

**CHASIS:** De fabricación nacional. Deberá poseer pedalines rebatibles.

**TRASMISIÓN:** Libre, nacional o importado.

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

**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). Deberá contar con silenciador o sordina.

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

**SUSPENSIÓN 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 motocicleta. Prohibido usar elementos de bicicletas. **Se podrá utilizar un diámetro como máximo de llanta 17 Pulgadas.**

**CUBIERTA:** De motocicleta, Procedencia **MERCOSUR**. La marca y procedencia en alto relieve, bien legible.

**FRENOS:** *Delanteros* y *traseros* obligatorios y de funcionamientos independientes, sistema 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.**

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

**EL NÚMERO IDENTIFICATORIO:** será asignado por Fiscalizadora respetando el Ranking de cada temporada designándose numeración nueva a los pilotos que vayan debutando en cada competencia

**NÚMERO IDENTIFICATORIO:** Se 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. Los colores reglamentados en esta categoría son: **PLACA FONDO NEGRO Y NÚMERO COLOR AMARILLO**. También deberá llevar impreso en el recuadro del número y en el casco, el nombre del piloto y el grupo sanguíneo. La placa portadora del número no podrá tener ninguna curvatura en su forma y los números deberán ubicarse en el interior de un recuadro, como mínimo, **de 20cm X 20cm**, midiendo los números **como mínimo 15cm de alto por 4cm de ancho**. Si por alguna razón la Fiscalizadora considera que no es lo suficientemente visible desde el palco de fiscalización, se procederá a su corrección.

\*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.

**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 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.

\*-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**.

\*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.

\*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.

**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**.

**PESO:** El día de la competencia, **terminada cada Serie, Repechaje o Final, se efectuará el pesaje**, a todos aquellos que tomaron parte de la competencia. En caso de no dar con el peso mínimo, el piloto será excluido automáticamente.

**Peso Mínimo 91 kg.**, en línea de llegada. (Conjunto Moto – Piloto). El piloto que sea excluido al finalizar la Serie, podrá correr el repechaje, dentro del peso mínimo.

**UBICACIÓN DE PLOMOS:** el chasis deberá tener un lugar destinado para el abulonado de plomos. De colocarse en el Carter del motor, los plomos deberán adaptarse con la forma de cubre Carter, teniendo el bulón que lo sostiene frezado, para que el mismo no sobresalga de los respectivos plomos. No se permite que el bulón sobresalga de los respectivos plomos.

**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

**DENUNCIA:** Deberá ser antes, durante o dentro de los 10 minutos posteriores a la finalización de la competencia, dentro en el Parque Cerrado, las motos designadas al desarme. 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.

**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.

**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 TÉCNICA PUEDE CONTROLAR LA MOTO EN EL MOMENTO QUE LO REQUIERA SU COMISARIO TÉCNICO, A LA VEZ QUE SE RESERVA EL DERECHO DE ADMISIÓN.