



C.A.M 2017

REGLAMENTO TÉCNICO 50cc MINIMOTOS.

Vigente desde 01/02/2017 x GERMÁN FANTIN.

Esta categoría está reservada para los pilotos participantes clase 2011 hasta 2006 inclusive. Los pilotos que cumplan 12 años en la temporada 2017 deben competir ser promovidos a la 50cc 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 56 cc.. 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.

BRIDA: Deberá llevar una brida limitadora con un orificio calibrado de 8 mm. de diámetro como máximo (sin tolerancia), 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 (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.

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.

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.

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

MANDO DE CONDUCCION: Deberán respetar los lineamiento tradicionales y tener la terminación de la palanca de frenos y embrague en forma de bolita (esférica).

CORTA CORRIENTE: Será **obligatorio** el uso de una **tecla cortacorriente** ubicada **al izquierdo del manubrio** de la moto, de uso obligatorio y en perfecto funcionamiento.

CHASIS O BASTIDOR: Libre nacional. Pedalees rebatible.

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.

RUEDAS: Rodado de 14 a 16 Pulgadas como máximo.

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.

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 a 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

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.

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 BLANCO Y NÚMERO COLOR AZUL**, 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.

ATENCIÓN

*-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 medica o el técnico.

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

*-**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.

*-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, largaran 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, pedalin, 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.

*-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.

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 o durante la competencia** o de haber finalizado la competencia. Serán disponibles **10 minutos en el Parque Cerrado las motos desinadas 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 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 TECNICA PUEDE CONTROLAR LA MOTO EN EL MOMENTO QUE LO REQUIERA SU COMISARIO TECNICO, A LA VEZ QUE SE RESERVA EL DERECHO DE ADMISION.