

C.A.M 2019

REGLAMENTO TÉCNICO 50cc MINIMOTOS.



Vigente desde 01/02/2019 por GERMÁN FANTIN.

Esta categoría está reservada para los pilotos participantes clase 2013 nacidos hasta el 30 de junio, 2012, 2011, 2010 y 2009. La clase 2009 puede optar por permanecer en la categoría Minimotos o pasar definitivamente a la categoría Escuela, sin poder competir en ambas.

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.

ELEMENTOS DE ELECTRÓNICA Y ADQUISICIÓN DE DATOS: En esta categoría **NO se podrán utilizar o anexar a la motocicleta elementos de electrónica y adquisición de datos para su medición.** Solo se permitirá el uso del tradicional **RPM**, (con o sin memoria, cuyos datos estén siempre relacionados a los RPM de la motocicleta), siendo colocado en la parte superior del tanque o en el centro del manubrio. Se recuerda que en su gabinete exterior no deberá presentar o exponer ningún puerto de entrada o salida.

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

CICLINDRO: Libre su material y su procedencia, permitiéndose cualquier cilindro de motos y que se encuentre a la venta masiva, deber ser refrigerado por aire y siempre teniendo en cuenta que su cubicaje no deber superar los 56cc sin tolerancia máxima.

CICLINDRADA: Máxima permitida 56 cc. Permitiendo cualquier cilindro de motos fabricada en el país.

FLAPPER: Libre, no se podrá alterar la posición de los espárragos.

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 **de diámetro como máximo**, la misma estará colocada entre el múltiple de admisión y el cilindro **o flapper** según corresponda a cada modelo de motor. Entre el flapper y la brida como máximo deberá llevar una junta de 1 mm, **presentándose sin daño alguno**, teniendo una tolerancia + o - 0.2 mm. Prohibida la sobre alimentación **después de la brida**, siendo como único paso de combustible y aire **por la brida al flapper**. Deberá tener los **orificios** 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: a centrífugo libre

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

TAPAS DE CARTER: Correspondiente a la marca del motor, deber conservar y tener colocados todo sus bulones correspondiente para el ajuste de la ya mencionada, del lado del encendido se permite perforar la tapa para la refrigeración del encendido y por el lado del embragué se permite eliminar el tope de la patada o ser remplazado.

CARTER O BLOCK: Según marca y modelo de motores originales de la Moto, que hayan sido fabricados en grandes series por fábricas del país reconocidas o especializadas; Se deberán tener en cuenta estas especificaciones.

*- La junta podrá ser de cualquier material sin alteración alguna se podrá usar (1) una para el apoyo del cilindro sobre el Carter, teniendo en cuenta un espesor como máximo de 5mm (sin tolerancia) y (1) una para cerrar el Carter de 0,65mm como máximo (Sin tolerancia), pudiéndose ser acompañada de algún pegamento.

*- Se permiten realizar insertos y entre roscas respetando la medidas y la posición de los espárragos manteniendo un lineamientos de su origen.

*- Se prohíbe rellenar, reformar o reparar o perforar el mismo.

*-En el lugar del alojamiento de cigüeñal, su interior es libre preparación y queda totalmente prohibido perforar o reparar o aportar material de cualquier tipo hasta el exterior de la cavidad del cigüeñal.

*-No se permite la sobre alimentación en el cárter como tampoco la aspiración que no sea proveniente de la 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

MANDO DE CONDUCCIÓN: 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, manteniendo lineamiento, deberá tener pedales rebatibles cuya punta deberá terminar en forma esférica de teflón, todas las tuercas deberán ser con auto frenarte. Se prohíbe dejar pasar la rosca después de la tuerca más de 0.5 cm, como también teniendo en cuenta los estira cadena con el registro de tensión hacia atrás.

CRISTO: Se deberá usar doble Cristo, uno (1) inferior y (1) superior, de fabricación Nacional o importado, se deberá tener en cuenta la fabricación en gran escala y encontrándose disponible a la venta. El mismo no deber estar reparado o soldado, presentando seguridad.

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.

SUSPENSIÓN: Libre en su tipo y forma, en perfecto funcionamiento delantero y trasero. (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 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: Deberá presentar máxima seguridad estando debidamente fijado al chasis, siguiendo líneas convencionales, deberá contar con tapa a rosca y canilla (1 o 2) de nafta, en perfecto funcionamiento, libre su procedencia, teniendo en cuenta la calidad del material, apto para combustible.

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 de 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**. **La placa delantera deberá estar fijada a los barrales**. 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 médica 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**.

*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.

*Al parque cerrado solo pueden 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 la 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.

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