



2023



REGLAMENTO TÉCNICO 4 TIEMPOS 110cc STANDARD AFICIONADOS

VIGENCIA: AÑO 2023

Comisario Técnico: Germán Fantín

En este año 2023, participarán pilotos clase:

→ 2010 o mayores

Solo podrán participar pilotos que NO ESTÉN RANKEADOS en el CAM (Certamen Argentino de Motociclismo) y los que NUNCA PARTICIPARON EN DICHO CERTAMEN.

No se permite participar en esta categoría pilotos con antecedentes en competencias de asfalto.

El CAMPEÓN de la categoría, deberá ascender a categorías superiores disponibles en el campeonato y a elección de él según su edad.

Desde este año, los pilotos que en el Certamen Anterior 2022 han corrido tanto en la categoría 110cc STANDARD AFICIONADO, como en la categoría 110cc STANDARD CAM tienen que elegir en cuál de las dos va a realizar TODO el certamen, en las 3° fecha.

En caso de ser menor de edad, será requisito indispensable para poder participar, contar con la autorización de los padres y/o tutores que será descargado de la página oficial (www.prensacam.com.ar)

PRE-TÉCNICA:

Culminada la inscripción para la competencia, el piloto debe presentarse con su moto e indumentaria completa a una revisión realizada por la Técnica y personal de Rescate y Seguridad en pista. También deberá adjuntar el recibo de pago de la inscripción y de la Cobertura Médica.

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 la categoría **STANDARD AFICIONADOS** la **PLACA** será **BLANCA** y **NÚMERO VERDE**, no podrá tener ninguna curvatura en su forma y deberán tener como mínimo las medidas de 20 x 20 cm. Las medidas para el/los número/s de su interior son: 15cm de alto por 4cm de ancho.

DEFINICIÓN:

*- En esta categoría podrán participar motocicletas de marca Honda biz y/o la Honda Wave cuya cilindrada de fabrica hayan venido de 100 a 105cc. Como también se les permitirá participar a las motocicletas cuyas características sean similares o copias a la ya mencionadas anteriormente de origen asiático o nacionalizadas de 110cc, cuya marca sea reconocida en el mercado, permitiendo a ambas llevar a un cubicaje máximo si tolerancia de 115c.c de cilindrada; Donde se le permitirá el intercambio de piezas entre ellas; Las mismas deben encuadrar en siguientes especificaciones técnicas:

*- No se permite participar en esta categoría la Motocicleta YAMAHA, KAWASAKI, SUZUKI y como también la HONDA HERO y el HONDA WAVE modelo Nuevo, de ambas de 110cc.

NO SE PERMITE MOTO MULETO una vez sellada.

PUESTA EN MARCHA EN PISTA:

*- Para las motocicletas que hayan traído arranque eléctrico se les permite eliminar todos los elementos del arranque eléctrico.

*- A través del sistema tradicional a Patada de arranque.

JUNTAS DEL MOTOR:

*- Libre su espesor y el material.

CARTER:

*- Original según marca y modelo del motor.

*- No se pueden alterar la posición originales de los espárragos.

*- Se permite el mecanizado de la boca del Carter para poder introducir la pollera del cilindro.

*- Como también se permite recargar o aportar con aluminio en el entorno del esparragó de cilindro y/o tapa de cilindro. Notificando con previo aviso al técnico.

*- Se permite colocar insertos.

TAPAS DE CARTER:

*- Origina o en su repasó.

*- Se permite modificar para colocar el embrague al manubrio.

*- No se permite la tapa de embrague del HONDA Hero 100cc.

*- Es obligación tener la tapa cubre volante.

*- Se permite colocar un porta bolillero para ser usado de bancada en la punta del cigüeñal en el lado del encendido.

CILINDRO:

*- Original de marca o en su reemplazo de mayor diámetro.

*- El material de Hierro o en su reemplazo de aluminio.

*- Se permite rectificar sin pasarse de cilindrada permitida.

*- Se permite el maquinado de frente y base de cilindro.

*- Prohibido el cromado, nica sil.

TAPA DE CILINDRO:

*- Original estándar exterior e interior de la motocicleta hasta 110 c.c.

*- Se prohíbe el pulido o el granallado y/o el rellenado en el interior de los conductos, tanto de Admisión como de Escape.

*- El conducto de admisión será cubicado con líquido, dicha medición será con la válvula colocada correctamente; Teniendo colocado la correspondiente válvula se le colocara aceite hasta en llenar la cavidad al límite de la boca, con la cantidad de líquido no deberá superar los 22ml como máximo sin tolerancia.

*- El conducto de escape será cubicado con líquido, dicha medición será con la válvula colocada correctamente; Teniendo colocado la correspondiente válvula se le colocara aceite hasta en llenar la cavidad al límite de la boca, con la cantidad de líquido no deberá superar los 17ml como máximo sin tolerancia.

*- Altura de compresión es Libre.

*- Se permite cambiar el casquillo manteniendo el lineamiento.

*- Ángulo del casquillo es Libre.

*- 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 (115c.c).

*- Se prohíbe el uso de tres o más válvulas.

*- Se permite el inserto en el lugar de la bujía en forma y ángulo original.

*- No se permite trabajar en la boca de admisión ni la de escape como x eje: el entubado en la admisión o escape o cualquier tipo de mecanizado, Sin excepción.

VÁLVULA DE ESCAPE:

*- Se podrá usar hasta 20,30mm de diámetro en el platillo, sin tolerancia como máximo.

*- El vástago 5.15mm, sin tolerancia como máximo.

*- Ángulo de la ya mencionada es libre.

*- No se permite la válvula de titanio.

VÁLVULA DE ADMISIÓN:

*- Se podrá usar hasta 23.30mm de diámetro en el platillo, sin tolerancia como máximo.

*- El vástago 5.15mm, sin tolerancia como máximo.

*- Ángulo de la ya mencionada es libre.

*- No se permite la válvula de titanio.

GUIA DE VALVULAS:

*- Originales o en su reemplazo de venta comercial.

*- No se permite el centro desplazado.

PLATILLOS DE VALVULAS:

*- Originales o en su reemplazo de venta comercial.

RESORTE DE VALVULAS:

*- Dos (2) resortes por válvula.

*- Uno exterior y otro interior.

*- Tensión o Precarga libre.

BALANCINES:

*-Original sin alteración alguna de la marca o en su reemplazo de venta comercial. (TIPO J).

*- No se permite la reparación o agregados de materia.

*- Sin modificación alguna.

ÁRBOL DE LEVA:

*- Alzada máxima hasta 6.5 mm, sin tolerancia.

*- Dicha medidas se realizará colocando el árbol de levas en descanso, sacando la luz de válvula, se colocará el comparador en el platillo sobre la válvula de admisión y/o escape, donde se hará girar el árbol de leva los 360 grados, donde se obtendrá el resultado de la alzada.

*-Podrá tener 2 agujeros en el lugar del engranaje de la distribución.

ENGRANAJE DE DISTRIBUCIÓN:

*- Original o en su reemplazo, nacional o importado.

*- Piñón de 14 dientes.

*- Corona de 28 Dientes, Se permite trabajar o hacer la corredera a los agujeros para la mejor puesta a punto.

CADENA DE DISTRIBUCIÓN:

*- Original o en su reemplazo, nacional o importado.

CARBURADOR:

- *- 1 (Uno) para todo modelo se unificó el carburador.
- *- Permitted el de Honda CG 125 o en su reemplazo chino o taiwanés, con cortina de un máximo de 20 mm sin alteración alguna.
- *- Estándar, no se permite el pulido ni el agrandado del mismo.

- *- En su interior sin alteración alguna, 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, se permite eliminar.

- *- Se permite eliminar elementos del cebador.

- *- 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 la boca del mismo para adaptar el filtro de aire.

- *- Se permite la utilización del Venturi desmontable, Siempre cuando sea fácil de desarmar para su medición.

- *- **El ya mencionado deberá ser el único conducto de nafta e aire, sin alteración alguna al motor.**

FILTRO DE AIRE:

- *- Libre, De fácil desarmar.

TUBO DE ADMISIÓN:

- *- Libre en su tipo y forma manteniendo lineamientos tradicionales.

- *- **La ya mencionada deberá ser el único conducto de nafta e aire, al motor.**

BRIDA:

- *- No lleva.

BUJÍA:

- *- Libre el grado térmico.

- *- El diámetro de 10mm con rosca 1mm.

PISTÓN:

- *- Libre.

- *- Se permite usar con el perno desplazado.

- *- Se prohíbe el uso de material cerámico.

- *- Altura de compresión es Libre.

AROS DE PISTÓN:

*-Obligatorio dos aros de compresión más uno de aceite en perfecto funcionamiento.

*-Se prohíben aros L.

CIGÜEÑAL:

*- Original del motor o su reemplazo de venta comercial.

*- NO DE COMPETICIÓN. Deberá mantenerse el balanceo y recorrido ORIGINAL de 49.50mm de recorrido, teniendo una tolerancia de + o -0.25 mm.

*-Se prohíbe cualquier tipo de trabajo sobre este elemento (cigüeñal) y muñón o perno desplazado.

*- Se permite hacer una bancada en la tapa del encendido, usando la tuerca de las puntas del cigüeñal, siendo libre en su tipo y forma.

*- El Bolillero 6304/C3/C4, Libre su marca y se le permite el separador de fibra.

*-El peso del mismo completo armado con los dos Bolillero + el engranaje de la distribución y la chaveta deberá ser (Libre) teniendo una tolerancia d + o -15 gramos.

BIELA:

*-Original del motor o su reemplazo de venta comercial.

*- No se permite ningún trabajo sobre este elemento.

*- No se permite la de competición o Forjado.

VOLANTE:

*- Original, **sin alteración alguna** como x eje el agregado de material, el alivianado o torneado del mismo.

*- Teniendo la chaveta en uso y su posición original.

ENCENDIDO:

*- Original del motor o su reemplazo de venta comercial.

*- 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 y la seguridad en el chasis.

*- Se permite eliminar la bovina de Luz.

*- Se prohíbe el rotor interno o de competición.

SISTEMAS ELECTRÓNICOS PARA REGISTRO Y ADQUISICIÓN DE DATOS:

OBJETIVO:

- Permitir las herramientas necesarias para un mejor estudio técnico de los fenómenos físicos en motorsport a pilotos y mecánicos. Esto trae como beneficio tener más información para llegar a una preparación sustentable y eficiente de motor, chasis, logrando identificar rápidamente problemas, disminuir roturas y costos.

Incorporando esta metodología de trabajo cualquier mecánico o piloto podrá disminuir su tiempo de adaptación si decide proyectarse a otras categorías nacionales o en el extranjero, donde hace años se usan estas herramientas.

DEFINICIONES DE ELEMENTOS ELECTRÓNICOS DE TOMA DE DATOS Y CLASIFICACIÓN DE LOS MISMOS:

REGISTRO DE DATOS:

- Dispositivos electrónicos que tienen como función MEDIR, GUARDAR EN MEMORIA INTERNA y MOSTRAR DATOS EN SU PANTALLA información de variables físicas medidas a través de sensores. Estas mediciones no pueden descargarse en ningún periférico electrónico externo como memorias, pc, tablet, teléfono u otras pantallas. Los datos solo quedan guardados en las memorias internas de los dispositivos electrónicos que realizan las mediciones.

ADQUISICIÓN DE DATOS:

- Dispositivos electrónicos con gran capacidad de memoria. Que tienen como función MEDIR, GUARDAR EN MEMORIA INTERNA, MOSTRAR DATOS EN SU PANTALLA y DESCARGAR DATOS para su procesamiento y visualización gráfica en pc, tablets celular o otras pantallas. El envío o descarga de datos se realiza cuando el vehículo es detenido, pudiendo estar el motor en marcha o no. ESTE TIPO DE PRODUCTOS NO ENVÍA NI RECIBE DATOS EN TIEMPO REAL A PC, TABLET, CELULAR O OTRAS PANTALLAS MIENTRAS EL VEHÍCULO ESTÁ CORRIENDO EN PISTA.

TELEMETRÍA:

- Es una FUNCIÓN que puede tener los aparatos registros de datos o adquisiciones con la cual se ENVÍA Y/O RECIBE DATOS O COMANDOS EN TIEMPO REAL INALÁMBRICAMENTE a/desde pantallas externas pc, tablet, celular, otras pantallas o mandos, para su visualización, procesamiento, guardado de datos o ejecución de comandos, mientras el vehículo está corriendo. Pueden tener comunicación inalámbrica direccional o bidireccional. La telemetría es transmisión inalámbrica y/o recepción en vivo, en tiempo real de datos o comandos al mismo tiempo en que el vehículo está corriendo en pista.

GLOSARIO:

GNSS: (*Global Navigation Satellite System*), Sistema de navegación por satélite. Las marcas de tecnologías existentes son: GPS, GLONASS, BEIDOU, QZSS, GALILEO, ENTRE OTRAS. Cada sensor GNSS aporta muchos datos: velocidad, latitud, longitud, altitud, precisión de señal, cantidad de satélites conectados, fecha, hora, entre otros.

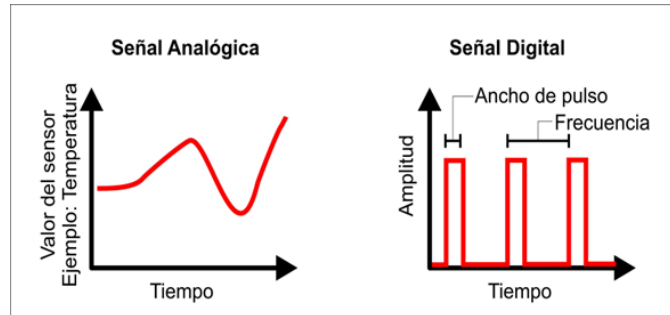
IMU: (*Inertial Measurement Unit, Unidad de medición inercial*). Es un sensor o aparato electrónico que puede medir en las 3 dimensiones velocidad angular, aceleraciones y magnetismo. Sensor utilizado para el estudio de comportamiento dinámico de vehículos, fuerza g, grados de inclinación de moto, entre otros.

Sensor: Componente o parte electrónica, encargada de transformar información de una variable física del mundo real (rpm, temperatura, velocidad, etc) en una señal eléctrica, voltaje o corriente para luego ser

medida por una central de procesamiento, microcontrolador o microprocesador. Los sensores pueden emitir señales analógicas o digitales.

Señal Analógica: Aquella que se representa con forma de ondas sinusoidales. Por Ejemplo: Señal de un sensor de temperatura analógico.

Señal Digital: Aquella que se representa con forma de ondas cuadradas. Por ejemplo: Señal de velocidad de un sensor de velocidad magnético.



Canales / Channels: Vía física, pines de conexión entre un sensor y su central de procesado. Cada sensor se debe conectar a un canal de la adquisición de datos, para introducir a la misma, la señal eléctrica.

Los canales pueden ser analógicos o digitales. Los canales analógicos aceptan sensores analógicos, los canales digitales aceptan la conexión de sensores digitales.

Los canales pueden ser de entrada o de salida. Los canales de entrada ingresan señales desde sensores a central de procesado. Los canales de salida, se conectan a periféricos del exterior para emitir comando o actuar sobre otros periféricos electrónicos.

Canales Matemáticos / Math Channels: Son canales virtuales, que no existen físicamente, se crean dentro de las adquisiciones de datos.

Permiten mezclar datos de sensores conectados a los canales físicos, para obtener más datos. Por ejemplo: Si una adquisición de datos tiene conectado un sensor de velocidad por GPS y tiene conectado un sensor de rpm de motor, y conociendo la relación real entre rpm motor y velocidad de la moto, mediante la creación de un canal matemático que vincule estos sensores se puede tener un canal aproximado de patinaje.

Para la creación de canales matemáticos se necesita conocimiento de matemática, para escribir fórmulas o funciones. Muchas de ellas están publicadas en la web, o recomendadas por los mismos fabricantes de adquisiciones de datos.

Delta o Varianza de tiempo: Diferencia de tiempo sobre distancia recorrida, en la comparación de vueltas de dos o más pilotos, en un mismo circuito.

- INSTALADOS EN EL VEHÍCULO DE MANERA SEGURA, **SE PERMITE:**

EL USO DE EQUIPOS ELECTRÓNICOS REGISTRO DE DATOS Y ADQUISICIONES DE DATOS (con batería interna hasta 9vdc) QUE POSEAN UNA, VARIAS O TODAS LAS FUNCIONES DESCRITAS A CONTINUACIÓN SIN EXCEDER LA CANTIDAD DE SENSORES PERMITIDOS: (1 sensor temperatura, 1 sensor rpm motor, 1 sensor velocidad de vehículo, 1 sensor aceleración IMU, 1

sensor giroscopio IMU, 1 sensor magnetómetro IMU, 1 sensor tiempo por vuelta, parciales por GNSS o barrera infrarroja):

- 1 Sensor de Temperatura, Instalable en cualquier elemento de motor o chasis que se desee medir temperatura.

- 1 Sensor de Medición de RPM de motor tomando señal a cable de bujía o cables de bobina.

- 1 Sensor de Velocidad de vehículo. Tomada por GNSS o por un sensor en rueda.

- 1 Sensor de Tiempo por vuelta, Parciales. Por GNSS o por barrera infrarroja. Se permiten sistemas con Delta o varianza de tiempo. Se permite función cuenta horas. (Estos datos de tiempo son solo de uso para el piloto y el equipo, no tienen validez en la toma de tiempo oficiales ya que se utiliza el sistema MYLAPS).

- 1 Sensor de Aceleración por GNSS, por incremento de rpm o por sensor de velocidad en rueda.

- 1 Sensor de Aceleración por IMU hasta 3 ejes.

- 1 Sensor de Velocidad angular o Giroscopio por IMU hasta 3 ejes.

- 1 Sensor de Magnetismo por IMU de hasta 3 ejes.

- Se permiten sistemas con gráfica de trayectorias (datos latitud, longitud y altitud o combinación con IMU).

- Se permite colocar expansiones para ampliar la conexión a sensores, para ampliar canales, sin exceder la cantidad de sensores permitidos.

- SE PERMITE LA DESCARGA DE DATOS a pc, tablet, celular u otras pantallas CUANDO EL VEHÍCULO SE DETIENE mediante conexión inalámbrica, bluetooth, wifi, cable, memorias extraíbles o pendrives.

- Se permite la creación de canales matemáticos con datos de sensores mencionados anteriormente.

- El procesado exterior de la información es LIBRE, pudiéndose hacer con softwares de la marca del producto o otros como excel, matlab entre otros.

- Se permite, pantalla en dispositivo registrador o adquisición de datos, Leds de aviso alarmas programables, shiftlight, Iluminación en pantalla.

- PROHIBICIONES:

- EL USO DE FUNCIÓN TELEMETRÍA.

- EQUIPOS REGISTROS DE DATOS O ADQUISICIÓN DE DATOS CON O CONECTADOS A BATERÍA EXTERNA 12VDC.

- EL USO DE CANALES DE SALIDA CABLEADOS O VINCULADOS INALÁMBRICAMENTE CON ECU U OTROS DISPOSITIVOS ELECTRÓNICOS DE LA MOTO, ACTUADORES, O SERVOMOTORES.

- RECOMENDACIÓN:

- Para asegurar el mismo nivel de competitividad a todos los participantes desde el primer día de aplicación de este reglamento, recomendamos el sistema de adquisición de datos GRATUITO: RACECHRONO.

Esta es una aplicación que se instala en teléfonos celulares que cubre funciones de velocidad vehicular por GNSS, trayectorias, tiempo por vuelta, parciales.

- Uso de resistencia total entre cable de bujía, capuchón de bujía y bujía de al menos 5kohm. Esto es para contribuir a la disminución de las interferencias electromagnéticas radiadas y que puedan afectar el correcto funcionamiento de los sistemas electrónicos mencionados en este artículo como así también los sensores MyLaps.

OBSERVACIONES:

- La organización fiscalización técnica se reserva el derecho de instalar adquisiciones de datos a motos de competidores o pedir información o archivos DE REGISTROS O ADQUISICIÓN DE DATOS para tomar decisiones en maniobras u ajustes reglamentarios.

BOBINA DE ALTA:

*- Original del motor o su reemplazo de venta comercial.

*- Prohibido el uso de o especiales o de competición.

CAJA NEGRA: Libre.

EMBRAGUE:

*- Original o su reemplazo con todos sus componentes primarios y secundarios en perfecto funcionamiento.

*- Sin cambio alguno.

*- Deberá tener el mecánico y el centrífugo en uso.

TRANSMISIÓN PRIMARIA:

*- La corona primaria deberá contar con 67 o 69 dientes según el modelo).

CAJA DE VELOCIDADES:

*- Original o en su reemplazo del motor 110cc.

*- En perfecto funcionamiento las (4) marchas.

*- Se prohíbe la faltante de piezas.

*- Se permite hacer un tope en la estrella de la selectora para no hacer rotativa la caja.

CHASIS:

- *- Original de fábrica.
- *- Podrán participar los de HONDA Biz 100/5cc como también los de HONDA wave100cc, como también se les permitirá participar a las motocicletas cuya características sean similares o copias a la ya mencionadas anteriormente, de origen asiática o nacionalizadas, cuya marca sea reconocidas en el mercado.
- *- No se les permitirá salir a la pista con marcas o fisuras.
- *- Distancia entre ejes 1310mm, como máximo sin tolerancia.
- *- **Manteniendo el horquilla trasero original, sin cambio alguno, con su correspondiente estera cadena.**
- *- Debera tener todos los soporte del motor en uso.
- *- Se prohíbe modificación alguna.
- *- Se prohíbe el alivianado del mismo.
- *- Se les permitirá retirar las piezas que no se ocupen y se crean peligrosas al engancharse en caso de rose o caída.

MANUBRIO:

- *- Libre.
- *- **Manteniendo los lineamientos tradicionales no deberá sobrepasar los 78cm de largo.**
- *- **Las palancas de frenos deberán conservar la terminación en forma esférica o bolita.**

CORTA CORRIENTE:

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

TANQUE DE COMBUSTIBLE:

- *- Tanque originales de 110 manteniendo los alineamientos tradicionales de Fabrica.
- *- **Opcional. En caso de ser el tanque "aéreo".** 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. Presentar máxima seguridad estando debidamente fijado al chasis, siguiendo líneas convencionales.
- *- Presentándose debidamente fijado al chasis con protección para su seguridad.

ESCAPE:

- *- Libre en su tipo y forma
- *- No deberá exceder 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 50mm soldada al finalizar el caño.

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.

CONTROL DE 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 12 puntos, caso contrario se procederá a su desclasificación.

ASIENTO:

- *- Libre. Manteniendo lineamientos y posiciones como vino de fabricación.

PEDALINES:

- *- Libre, será obligatorio que los mismos sean rebatibles.

UBICACIÓN DE LASTRE O 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 en cuenta que los bulón con arandela que lo sostiene deberán estar fresado, para que el mismo no sobresalga del respectivos plomos.
- *- No se permite que el bulón sobresalga de los respectivos plomos.
- *- No se permite la colocación de lastre o peso como por ejemplo: Hierros, coronas, martillos u otros elementos que no sean de PLOMO adecuado.

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 pesado 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 pesas para lastrar a la moto, las mismas deberán ser fijadas al chasis con bulones y arandelas en su 2 extremos siendo mayor que la tuerca y la cabeza del mencionado bulón, previa autorización y verificación de la técnica.

CRISTO:

- *- Original de Biz 100/5cc o Wave 100cc o en su reemplazo nacional o importado.
- *- Se deberá presentar debidamente colocado.
- *- La cubetas de dirección en perfecto estado.
- *- Deberá conservar la tuerca y contra tuerca que ajusta a las cubetas.
- *-Deberá tener los 2 (DOS) bulones correspondiente, que sujetan los barrales.

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 la Honda C 90.

GUARDABARROS:

- *- Opcional el Delantero.
- *- Opcional el trasero.
- *- En caso de usarlo deberá tener todos sus bulones como corresponda.
- *- Se permite rotular o publicitar.

SUSPENSIÓN TRASERA:

- *- De motocicleta 110cc.
 - *-Debe tener los 2 (dos) amortiguadores hidráulicos importados o en su reemplazo nacionales de fabricación en gran escala, De fácil encontrar, en el mercado de venta comercial.
 - *- La marca deberá ser reconocida y se deberá encontrar impreso en el amortiguador
 - *- 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.
- LLANTAS:** Libres hasta 17”.

CUBIERTA:

- *- De procedencia Mercosur, cuya marca se encuentre en Alto relieve, legibles.

FRENOS:

- *- Libre.
- *- En perfecto funcionamiento obligatorio en el uso independiente.
- *- Se prohíbe el uso de elementos de bicicleta.

SELLADO DE MOTORES. Debe producirse el sellado, previo de las series, por la comisión técnica. El piloto deberá comunicar a dicha comisión el reemplazo total y/o parcial de los elementos sellados antes de las series, repechajes o finales.

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 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. (Responsable de desarmar).**

Toda aquella moto que ingrese a Parque Cerrado con el piloto y el mecánico designado al desarme, deberá tener para desarmar dicha moto,

HERRAMIENTAS DEL MECÁNICO:

*-El responsable de cada moto de los pilotos ubicados en el 1er, 2do y 3er puesto como así también el 4to puesto (suplente), deberán llevar **todas las herramientas indispensables**, como así también el caballete donde apoyar la moto. Las motos a revisar deben estar en el centro del parque cerrado **con el fin de agilizar el desarme.**

Las HERRAMIENTAS Y ELEMENTOS DE MEDICIÓN que utiliza la Técnica serán los mismos en los dos días que dura cada fecha y no podrán ser utilizados por ninguna persona que no pertenezca al Cuerpo Técnico. Los resultados obtenidos en la utilización de dichas herramientas y elementos de medición serán inobjectables e inapelables.

*-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 chasis o motor de distintas marcas que no está en el presente reglamento

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). Es OBLIGATORIO, su utilización.

La misma se controlará en el momento de partida de dicha carrera, es por ello que debe estar en funcionamiento. Si la misma no funciona no podrá largar, si dejara de funcionar en el transcurso de la carrera quedará a criterio del Comisario Deportivo su desempeño en la competencia.

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

*-La misma deberá ser presentada por escrito al Cuerpo Técnico o Comisario Deportivo, teniendo un valor de 15 entradas (al valor del ente organizador), por pieza u objeto denunciado.

*-Toda pieza objetada será remitida 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, se considera perdido por el piloto o preparador.

*- El dinero será devuelto en su totalidad a la persona denunciante siempre y cuando la denuncia sea POSITIVA, caso contrario el 50% pasará a la Federación Regional y el otro 50% a la parte afectada (denunciado).

NOTAS: Con relación al término “estándar exterior”, el mismo debe ser tomado en sentido literal, privando el criterio de las autoridades, en aquellos casos que motiven dudas, al igual que con respecto al término “Fabricación nacional”.

Las autoridades de esta categoría podrán solicitar la documentación que crean necesaria para determinar el origen cierto de las partes que motiven dudas, siendo obligatoria su presentación en tiempo y forma por parte del concurrente del piloto.

*-En caso de detenerse la carrera por accidente, las motos afectadas pueden ser reparadas por el piloto, en el tiempo determinado por el director de la prueba. Ej.: Elementos palanca de comando, manubrio, rueda, pedalín, escape y otros elementos que se cambien.

*-Para reanudar la carrera, debe ser aprobado por la conducción técnica, las motos afectadas directa o indirectamente, largarán en línea de cambio de bujía.

*- 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.

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 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.

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