



REGLAMENTO TECNICO: CATEGORIA STANDARD 110 CC. JASTA 116,6 C.C. – 4 TIEMPOS CON CAJA.

El presente reglamento en vigencia a partir del mes de enero de 2012 cuando comience el Campeonato del Oeste de Velocidad en Tierra, hasta el mes de Diciembre de 2012 inclusive. El cual de no surgir modificaciones continuará vigente.

CUALQUIER MODIFICACION SE HARA POR ANEXOS

DISPOSICIONES GENERALES

- a) La interpretación del presente debe hacerse restrictiva, es decir, que solo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas, de la misma forma las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado.
- b) Ningún elemento podrá cumplir una función distinta de las especificaciones previstas por el fabricante del vehículo en caso de ser un elemento original, o de la función prevista por el presente reglamento en caso de ser un elemento no original del vehículo declarado.
- c) Todos los elementos del vehículo no especificados en este reglamento técnico deberán ser originales de fábrica. En caso de reclamos o verificaciones, la comisión técnica de la Fe.Bo.M, utilizara para su cometido como elemento patrón para su control **LAS PIEZAS ORIGINALES DE FABRICA.**
- d) A los señores preparadores, mecánicos, pilotos y concurrentes, toda consulta respecto a la interpretación y/o aplicación de este reglamento técnico deberá hacerse por escrito la comisión de la Fe.Bo.M, quien se reserva el derecho de aprobar o no todo aquello que no esté especificado en el mismo.
- e) Se prohíbe el uso de titanio o fibra de carbono.

Aclaraciones

Se extiende por **similar** a toda pieza de diferentes fabricantes con las características de la original.

Se entiende por **opcional** a optar por tener o quitar una pieza.

Se entiende por **libre** la libertad de su trabajo o cambio, pero debe estar.

Se entiende por signo \pm a la posibilidad de variar **EN MAS O EN MENOS** una medida, según lo que se especifique.

Art. N° 1 – Motos: Podrán participar motos de origen chino, como Guerrero, Motomel; Gilera, Zanella, Mondial, Honda Biz, que cumplan con los requisitos de este reglamento.

Art. N° 2 – Motor: de 4 (cuatro) tiempos, 110 cc. con caja de 4 (cuatro) marchas.

Art. N° 3 – Chasis: Totalmente original, horquillon trasero original pudiéndose variar el largo y manteniendo anclajes de sujeción al cuadro original, suspensión delantera original, y suspensión trasera con o sin amortiguadores (opcional).

Se permite quitar el tanque de combustible de chapa original, angostar asiento respetando los anclajes originales, manubrio, pedalines, caballete y todo saliente que se considere peligroso.

Art. N° 4: Ruedas y neumáticos libres de motocicletas rodado 17” o 14” trasera sin taco.

Art. N° 5 - Cigüeñal: Original o su reemplazo nacional igual al original con recorrido de 49,50 mm. o 55,50 mm. y con una tolerancia de \pm 0,5 mm. _Peso libre.

Art. N° 6 – Cilindros: Se podrán intercambiar entre las distintas marcas de motos. Material: aluminio o fundición refrigerado por aire, debiéndose respetar la cilindrada al momento de la revisión.

Hoja 1

FEDERACIÓN BONAERENSE DE MOTOCICLISMO

Miembro de la CONFEDERACIÓN ARGENTINA DE MOTOCICLISMO DEPORTIVO (CAMOD)

Afiliada a: CONFEDERACIÓN BONAERENSE DE DEPORTES

TELEFAX: (+54) 0221-4417026 calle 43 N° 639 e/ 7 y 8 (1900) La Plata - Buenos Aires - Argentina

E-mail: info@febom.org.ar <http://www.febom.org.ar>



Diámetro máximo: 54,50 mm. para un recorrido de $49,50 \pm 0,5$ mm.
Diámetro Máximo: 51,50 mm. para un recorrido de $55,50 \pm 0,5$ mm.

Art. N° 7 : Cilindrada máxima hasta 116,60 cc. sin tolerancia.

Art. N° 8 – Pistón: Original o su reemplazo nacional, chino o japonés, con las mismas características al original, libre preparación.

Art. N° 9 – Aros: Deberán tener medidas y cantidades igual a los originales de libre nacionalidad.

Art. N° 10 – Biela: Original o su reemplazo nacional o importada. Deberá tener entre centro 94 o 100 mm. de largo sin pulir ni alivianar.

Art. N° 11 – Perno de Pistón: Original de 13 mm. de diámetro, interior libre, trabas de perno o tapones de teflón libres.

Art. N° 12 – Tapa de Cilindro: Original de 110 cc. o su reemplazo universal chino. Diseño de cámara libre. Se permite agrandar y pulir conductos de admisión y escape. Prohibido agregar material de cualquier tipo o cambiar anclaje de árbol de leva, balancines o espárragos.

Art. N° 13 – Guías de Válvulas: Posición original, preparación libre.

Art. N° 14 – Válvulas: Cantidad 2 (dos) con vástagos de 5 mm. o 5,5 mm. Formato original, material libre.

Diámetro máximo para válvulas de admisión: 23 mm. $\pm 0,10$ mm. Largo libre.

Diámetro máximo para válvulas de escape: 20 mm. $\pm 0,10$ mm. Largo libre.

Art. N° 15 – Resortes de válvulas: libre en dureza y cantidad. Suplementos de resortes libre.

Art. N° 16: Platinillos de válvulas originales, trabas libres.

Art. N° 17 - Balancines: Originales o su reemplazo japonés. Se permite el rellenado en apoyo con la leva, respetando anclajes originales.

Art. N° 18: Juntas y retenes del motor opcionales. Rulemanes libre.

Art. N° 19: Compresión libre.

Hoja 2

FEDERACIÓN BONAERENSE DE MOTOCICLISMO

Miembro de la CONFEDERACIÓN ARGENTINA DE MOTOCICLISMO DEPORTIVO (CAMOD)

Afiliada a: CONFEDERACIÓN BONAERENSE DE DEPORTES

TELEFAX: (+54) 0221-4417026 calle 43 N° 639 e/ 7 y 8 (1900) La Plata - Buenos Aires - Argentina

E-mail: info@febom.org.ar <http://www.febom.org.ar>



Art. N° 20- Árbol de levas: Libre, con un máximo de alzada de válvulas de 6 mm. $\pm 0,10$ mm. que puede ser medido desde el platillo o de la cabeza de la válvula tanto para admisión y escape. Se medirá alzada de válvula sin luz de regulación.

Art. N° 21-Carburador: Original del motor o su reemplazo igual al original, chino. **NO SE PERMITEN CARBURADORES JAPONESES,** aunque se argumente que la moto y/o el motor vino equipado con el mismo. Quedan liberadas las marcas de los carburadores de reemplazo al original, siendo estos de origen chino con o sin marca, respetando formato exterior e interior, y todas las medidas que figuran en el reglamento.

Existen en el mercado marcas Keihin de origen japonés, y Keihin replica de origen chino. Se verificará que el carburador sea efectivamente chino, y se sancionara a todo aquel que quiera utilizar ilegalmente uno japonés, borrando el relieve "Made in Japan" con cualquier método, ya sea por limado, arenado, ácidos, granallados, etc. Con la intención de hacerlo pasar por chino.

Diámetro máximo del difusor 19 mm. $\pm 0,20$ mm.

Medidas contra la guillotina 17,5 mm. x 13 mm. $\pm 0,20$ mm.

Guillotina de 15 mm. de diámetro por 24,5 mm. de largo.

Formato exterior e interior original. Reemplazo por marca Touch o Sheng Wey. Se permite agrandar paso calibrados de combustible y eliminar sistema de cebador. Aguja original.

Prohibido agregar o quitar material de cualquier tipo. Filtro de aire libre.

Art. N° 22 – Tubo de Admisión: Original de venta comercial de cualquier modelo sin ningún tipo de modificación exterior, de interior libre. Prohibido agregar material.

Art. N° 23: Distancia de anclaje de tubo de admisión y escape original. Se permite cambiar los espárragos de admisión y escape por mayor diámetro.

Art. N° 24 – Encendido: Original, a bacteria o magnético, bobina de luz opcional, punto fijo o variable.

Volante magnético original, no se permite agregar o quitar material.

Art. N° 25: Caja de Velocidad de 4 (cuatro) marchas libre funcionando.

Art. N° 26 – Embrague: Original, preparación libre. Centrifugo opcional. Se prohíbe comando de embrague en el manubrio, a pesar que la moto venga equipada de fábrica con este sistema.

Art. N° 27 – Frenos: A disco o a tambor, en funcionamiento los dos. Comandos original o libre.

Art. N° 28: Deberá tener interruptor de corte de Encendido obligatorio.

Art. N° 29: - Bujía: Diseño original de grado térmico libre. Paso 10 mm. x 1 mm. No va la del TC.



Art. N° 30: Peso mínimo 135 kg. en orden de llegada en series y finales con Piloto y vestimenta incluida.

Art. N° 31: Sistema de puesta en marcha de pie, o eléctrico opcional. Se permite sacar batería, burro de arranque, cadena de mando y rodillo de bendix.

Art. N° 32: Combustible y lubricantes libre.

Art. N° 33 – Escape: Libre, no debiendo pasar el perímetro de la rueda trasera.

Art. N° 34 – Vestimenta de los Pilotos: El Piloto deberá obligatoriamente utilizar un casco atado, un par de guantes que le cubra totalmente las manos y muñecas, pechera y hombreras. La vestimenta será de cuero o material resistente a la abrasión, de buena calidad ignífuga, debiendo recubrir todo el cuerpo, piernas y brazos. El calzado debe cubrir los tobillos y ser resistente. Se podrá utilizar plantilla de chapa en el pie izquierdo.

Art. N° 35 – Numero identificador: Toda motocicleta deberá llevar su número deportivo correspondiente, BIEN VISIBLE, tanto en el frente como en los laterales traseros, derecho e izquierdo, con fondo blanco y números negros, de la misma medida, de 20 cm. x 20 cm. aproximados.

Art. N° 36 – Cambio de Motor: Se permite el cambio de motor previo desarme del mismo y constatación del Comisario Deportivo y Técnico de la rotura de los elementos que se detallan a continuación:

- a) Por rotura de Biela.
- b) Por rotura de cigüeñal.
- c) Jaula inferior de la biela engranada y por consiguiente no gira el cigüeñal.
- d) Por rotura de carter con lo que afecta al funcionamiento del motor.
- e) Por rotura de caja de Velocidad.
- f) Por rotura de rulemanes.

El cambio de motor durante una carrera implica el retraso de la largada a la última fila y la pérdida de los puntos obtenidos hasta ese momento.

Cualquier otro elemento que se quiera cambiar deberá tener el aval del Comisario Deportivo y Técnico. Todo competidor que tenga dos motores podrá probarlos en las pruebas libres, debiendo luego elegir uno de los mismos para pintar en la técnica.

Art. N° 37 – Cambio de chasis: Se permite el cambio de chasis previo justificativo ante el Comisario Deportivo y Técnico, quienes podrán autorizar el mismo. También se permite el cambio de sus partes. Está terminantemente prohibido utilizar para el cambio, el chasis de otro Piloto inscripto en la misma carrera y en cualquiera de las categorías participantes.



Art. N° 38 – Denuncias: Todo Piloto que presente dudas con respecto a la reglamentación de alguna maquina que haya participado de la competencia, sea esta serie o final, deberá ser presentada ante las autoridades del Club con una suma de dinero equivalente a 100 lts. de nafta súper. En caso de la confirmación de la denuncia se castigará al piloto en infracción con la desclasificación de la prueba y la quita de puntos, y el dinero abonado por el denunciante se repartirá entre el mismo y el Club a un 50 % cada uno.

Quien haya infringido el reglamento en más de tres (3) oportunidades será automáticamente expulsado del Campeonato.

Art. N° 39 - Dudas que generan dudas: La técnica, con el Club organizador, se reserva el derecho de retener uno o más elementos cuestionados en la revisión técnica para un mejor control, y que en un plazo de 48 hs. se cite al responsable del vehículo objetado donde el Club lo disponga para que junto con la técnica verifiquen los puntos en cuestión y hacer los descargos correspondientes quedando en suspenso la clasificación.

Art. N° 40: Lastre de plomo abulonado al chasis de lo contrario no podrá largar.

Art. N° 41: Retenes de válvula y junta de tapa de cilindro opcional.

Art. N° 42: Tensor y engranajes de distribución libre.

.

Se recuerda a todos los participantes que en caso de no pasar la técnica serán sancionados por la organización o Comisario Deportivo, según la falta cometida.

Todos los Pilotos deberán contar con medidas de seguridad mínima e indispensable: casco, guantes, botas, chaleco de plástico tipo de Cross y cuellera.

Cristóbal A. Mulet
Presidente
Federación Bonaerense de Motociclismo

Hoja 5

FEDERACIÓN BONAERENSE DE MOTOCICLISMO

Miembro de la CONFEDERACIÓN ARGENTINA DE MOTOCICLISMO DEPORTIVO (CAMOD)

Afiliada a: CONFEDERACIÓN BONAERENSE DE DEPORTES

TELEFAX: (+54) 0221-4417026 calle 43 N° 639 e/ 7 y 8 (1900) La Plata - Buenos Aires - Argentina

E-mail: info@febom.org.ar <http://www.febom.org.ar>