



REGLAMENTO TECNICO: CATEGORIA CLASE 1 Y ESCUELA

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, con excepción de de las laminas de Flapper.

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.

CATEGORIA ESCUELA:

Edad: desde 8 (ocho) años hasta 13 (trece) años y 364 días.

DEFINICION

Podrán participara los ciclomotores fabricados en serie, entendiéndose por lo mismo la fabricación de cómo mínimo 200 unidades, nacionales o importadas, equipados de origen con motores:

MALANCA, caso JUKI J2L, Metra, Morini, Da-Dalt, Minarelli, con admisión a corte de pistón, o con admisión laminar al Carter, con una cilindrada de 50 cc., provistos de embrague centrifugo, que no permite variar la relación en marcha.

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° 1 – Motor: Original de fabrica del modelo homologado, estrictamente estándar exterior. El cárter Morini modelo viejo se permite rellenar base con Poxilina o aluminio.

Art. N° 2 – Cilindro: Deberá ser de fabricación nacional de serie STD exterior. Tercer falso transfer debe estar tapado con Poxilina o metal, no permitido tener luz. Cilindrada 56,60 cc. Diámetro máximo 43 mm.

Art. N° 3 – Se permite:

- Una lumbrera de escape sin parante
- Dos lumbreras de transferencia sin parantes.
- Un tercer falso transfer sin parante.
- Lumbreras libres en su medida.
- FLAPPERS de libre preparación, de dos pétalos manteniendo el anclaje original, NO permitiéndose suplementar su apoyo contra el Carter con más de una junta de 0,5 dm. El espesor de apoyo del Flapper no debe superar los 6 mm.
- En los motores ZANELLA, se permite el uso de cilindros siete (7) aletas marca RAMELLA, pudiéndose rectificar hasta 43 mm. de diámetro sin tolerancia.

Art. N° 4 – Nos se permite:

- El uso del tercer transfer conectado al Carter.
- Refrigeración por líquido.
- Cromado de camisa.
- Agregado de materiales, salvo para eliminar el tercer transfer.

Art. N° 5 – Altura de Cilindro: Libre. Se permite el encamisado en los cilindros de fundición.

Art. N° 6 – Tapa de Cilindro: Original de fábrica de cada modelo, exterior Standard, interior libre, compresión libre. Se permite tapa bujía central.

Art. N° 7 – Pistón: Original o de tipo original (marca visible). Libre en su preparación, no se permite pistón con perno desplazado.

Art. N° 8 – Aros: Se permite el uso de aros láminas (1mm.), como así también el uso del aro original o de tipo original de 1,5 mm. de espesor como mínimo. Es obligatorio en ambos casos el uso de dos (2) aros.

Art. N° 9 – Perno de Pistón y Muñón: Libres, respetando las medidas originales.

Art. N° 10 – Block: Original de cada modelo, Standard exterior, interior preparación libre. Se permite rellenado de Poxilina exteriormente en los Carter JUKI DRIBBLING (Carter chico).

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° 11 – Cigüeñal: Original de cada modelo. NO se permite el agregado de ningún material, ni alivianarlo. La carrera del cigüeñal debe ser original de cada modelo.

- GARELLI TEAM.....Carrera 39 mm. \pm 0,1 mm.
- MINARELLI LAMINAR (Due, Atomix).....Carrera 38,8 mm. \pm 0,1 mm.
- MORINI-DADALT.....Carrera 38,9 mm. \pm 0,1 mm.

Distancia entre bancadas: 32 mm. \pm 0,2.

- EN EL MOTOR MORINI O DADALT ES OBLIGATORIO EL USO DE CIGÜEÑAL PERA.
- SE PERMITE CIGÜEÑAL TOZZINI con bancada de 20 o 17 mm.

Art. N° 12 – Biela: Original de cada modelo, preparación libre, manteniendo distancia original entre centros, material magnético.

Art. N° 13 – Tubo de admisión: Libre.

Art. N° 14 – Carburador: Se permite el uso de carburador solamente de tipo original, marca DEL-LORTO, GMC, MONDIAL o similares del mismo, manteniendo las medidas estándar exterior. Diámetro 12-14 mm. o agrandado hasta 16 mm. en toda su extensión de acuerdo a los pesos en kg., de los competidores de las distintas categorías. Solamente en los carburadores que se han modificado a 16 mm. se le permite afinar y/o cortar el emulsionador, se permite agrandar los pasos calibrados de combustible. Se permite Venturi. La cortina debe ser original en sus formas y medidas, la cual se podrá trabajar hasta descubrir los 16 mm. prohibido hacerle cucharita. Junta de tapa guillotina, cantidad una (1), espesor 0,3 mm. máximo. Se permite eliminar el sistema de cebador. Filtro de aire libre.

Art. N° 15 – Embrague: Centrífugo, siendo libre su preparación y tipo.

Art. N° 16- Transmisión Primaria: Se permitirá alivianar o agregar peso a la campana de embrague y al engranaje de transmisión, siendo libre su diseño. Se permite el uso de engranajes de dientes rectos. NO se permite el uso de variadores de marcha.

Art. N° 17 – Encendido: Opcional, con volante o rotor interno punto fijo.

Art. N° 18 – Bujía: Libre, respetando el diámetro original.

Art. N° 19 – Escape: Libre, NO pudiéndose sobrepasar el largo de la moto, y desplazamiento lateral mayor a 20 cm. tomado de filo de la llanta. Es obligatoria una arandela en su terminación de 40 mm. como mínimo.

Art. N° 20 – Combustible: Libre

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° 21 – Suspensión: Suspensión delantera libre. Suspensión trasera: opcional, fija u oscilante. Se permite Mono-amortiguador hidráulico o a gas, clip regulable, o caños fijos.

Art. N° 22 – Rulemanes: Libres.

Art. N° 23 – Frenos: A disco o a tambor. Comandos libres.

Art. N° 24 – Llantas: Llantas y cubiertas originales de ciclomotor.

Art. N° 25 – Pedalines: Libres.

Art. N° 26- accesorios: Manubrio libre en sus modelos, Asiento libre en su modelo y posición.

Art. N° 27 – Chasis: Libre.

Art. N° 28 – Peso: Para categoría ESCUELA hasta 85 Kgrs., carburador Ø 12-14. Más de 85 Kgrs. Carburador 16 mm.

Para Categoría CLASI 1, Mínimo 100 Kgrs. Máximo 110 Kgrs., carburador Ø 12-14. Original. Más de 110 Kgrs., carburador Ø 16 mm. en toda su extensión.

Art. N° 29 – Vestimenta de los Pilotos: El Piloto deberá obligatoriamente utilizar un casco atado; un par de guantes que le cubra totalmente manos y muñeca, 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° 30 – Numero Identificador: Toda motocicleta deberá llevar su numero deportivo correspondiente, **BIEN VISIBLE**, tanto en el frente como en los laterales traseros, derecho e izquierdo, de la misma, con fondo blanco y números negros, de 20 cm. x 20 cm. aproximado.

Art. N° 31 – Licencias Medicas Deportivas: Obligatoria. Además siendo menor de edad: autorización de los padres, firmada por ambos ante Juez de Paz o Escribano Publico y en original, como así también presentar fotocopias de la partida de nacimiento del Piloto.

Art. N° 32 – 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 cárter con lo que afecta al funcionamiento del motor.
- e) Por rotura de caja de velocidad.
- f) Por rotura de rulemanes.

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>



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° 33 – 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° 34: - 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.

El criterio de las Autoridades Deportivas será determinante a los fines de tomar cualquier resolución no contemplada en el presente reglamento o para cualquier artículo que motive dudas.

Art. N° 35 – 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° 36: Lastre de plomo abulonado al chasis de lo contrario no podrá largar.

Art. N° 37: Por seguridad de los competidores todas las motocicletas deberán llevar al final del pedalín derecho llamado gancho, estribo, etc. una esfera de 30 a 40 mm. aproximadamente de aluminio, teflón, baquelita, etc., con el motivo de reducir posibles cortes o traumatismos ante un competidor caído. Se controlara su colocación.

EL PRESENTE ARTICULO SE HACE EXTENSIVO A TODAS LAS CATEGORIAS QUE COMPITAN CON ESTE SISTEMA DE PEDALINES.

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.

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>