

REGLAMENTO DE VELOCIDAD EN OVALO DE TIERRA 2014

ADMINISTRATIVO – DEPORTIVO - GENERALIDADES

- Art.1) La FEDERACION CORDOBESA de MOTOCICLISMO (FCM), y las instituciones afiliadas, organizan y fiscalizan el Campeonato de Velocidad en Tierra, denominado: CAMPEONATO PROVINCIAL DE VELOCIDAD EN OVALO de TIERRA. El mismo se desarrollará según lo que se establece en el presente Reglamento General, los Reglamentos Particulares correspondientes a cada fecha y el Reglamento Deportivo Motociclistico de la FCM, en un todo de acuerdo con el Reglamento de los Campeonatos de Motociclismo y por el Código Deportivo y de Arbitraje Internacional de la FIM. El Comité Ejecutivo de la FCM aprobará anualmente el número de competencias oficiales válidas por el Campeonato Provincial de esta especialidad. Asimismo se establecerá el calendario de fechas y las Instituciones que tendrán a su cargo la organización de las pruebas, de acuerdo con el puntaje obtenido por participación de competidores y organización de fechas del año anterior. Con un máximo de 8 fechas. La definición del Campeonato se hará por el sistema de puntaje individual y por clubes, de acuerdo a lo establecido en el Código Interno de la FCM. -
- Art.2) Para puntuar por el Campeonato de Pilotos, se les exigirá Licencia de piloto de la FCM.
- Art.3) Correrán por puntos, premios y trofeos.
- Art.4) Los pilotos de TODAS las categorías participantes en pruebas fiscalizadas por la FCM, gestionarán a través de la Institución que representen el Carnet de competidor, que será expedido por la FCM en la cual quedarán registrados los datos personales y deportivos del participante. La FCM entregará a cada piloto un Carnet de competidor por año, el que lo habilitará a participar en cualquier competencia fiscalizada por la misma. Este Carnet tendrá validez hasta el 31 de diciembre de cada año.
- Art.5) El Carnet NO exonera al competidor del pago de la entrada a las competencias y es de entera responsabilidad del titular.
- Art.6) Las instituciones responsables de la organización de fechas previstas en el Calendario Anual aprobado por la FCM, podrán realizarlas en su localidad, o bien fuera del mismo, ajustándose al estipulado en el Código Interno de la FCM.
- Art.7) Las Instituciones podrán solicitar fechas, debiéndolas confirmar mediante la solicitud estipulada, con la afiliación y abonando el derecho de competencia.

DE LOS CIRCUITOS:

- Art. 8) Los circuitos serán cerrados, trazados sobre tierra y las curvas correctamente delimitadas por cintas y estacas de plastiducto en la parte interior y exterior. La superficie misma del circuito deberá estar acondicionada en forma plana, no pudiendo presentar obstáculos naturales o artificiales, sectores poceados o pedregosos ni peraltes pronunciados. Asimismo se deberá evitar desniveles pronunciados, caminos y/o senderos, y no podrá ser cruzado por ningún curso de agua en forma natural. En general, la pista no presentará obstáculos que impidan el normal desarrollo de las competencias, entendido esto en el sentido de no contravenir el fin mismo de la especialidad.
- Art.9) Los elementos demarcatorios del trazado tendrán características tales que en ningún caso puedan crear confusiones y serán construidos con materiales que no atenten contra la seguridad de los competidores. No se permite el uso de cubiertas como elemento de marcación.
- Art.10) Los circuitos contarán además con todos los elementos que proporcionen la completa seguridad de los participantes, autoridades y público. Se dispondrá de una zona de ingreso y salida al circuito en la zona interna del mismo, demarcado convenientemente con plastiducto, para prueba de bujías, al final de este se autorizara el reingreso al circuito.
- Art.11) Se ubicarán en lugares estratégicos, ambulancias y elementos de prevención de incendios. Se deberá contar con la presencia de al menos 1 ambulancia con 1 médico titulado durante los entrenamientos y con al menos 2 ambulancias con 1 médico titulado cada una durante las competencias.
- Art.12) DIMENSIONES del los circuitos: ancho mínimo del trazado 8 metros, perímetro mínimo 400 metros, contando al costado de la pista con una “cama de leca” o “tierra arada” para el frenado natural de las maquinas de 4 mts como mínimo.
- Art.13) El regado de la pista se podrá efectuar hasta 1/2 hora antes de la largada de la primera competencia, luego de ese momento, se podrá hacer de acuerdo entre el Comisario Deportivo y el Director de la Prueba, debiendo uno de ellos acompañar al camión regador para evitar la formación de barro, especialmente en las curvas. Si se riega, se podrá dar vuelta previa.
- Art.14) Todos los circuitos deberán contar con servicios sanitarios higiénicos, dotados de agua corriente, o en su defecto baños químicos. Deberá haber al menos dos gabinetes, uno para damas y otro para caballeros, correctamente cerrados y con comodidad mínima.
- Art.15) Deberá haber una o más zonas destinadas a señales, donde se ubicarán antes de cada largada los señaleros o mecánicos de cada competidor que participe, no pudiendo abandonar dicha zona hasta la finalización de la serie. En caso de hacerlo, el piloto al cual representa será sancionado con la pérdida de los puntos obtenidos en dicha competencia (manga).
- Art.16) Todos los circuitos utilizados para pruebas de Campeonato Provincial, deberán ser homologados por la FCM entre 25 y 30 días antes de la carrera, harán efectiva la misma dos personas competentes que esta designe. Si se realizaran

observaciones, se homologará nuevamente 10 días antes de la fecha de la competencia. Si en ese momento aún existieran las observaciones, el Club perderá el derecho de realización de la prueba.

Art.17) La homologación tendrá validez por un lapso de 2 años a partir de la fecha, salvo que se practicaran modificaciones importantes en el circuito, debiéndose en este caso homologarlo nuevamente.

Art.18) Los gastos de homologación estarán a cargo del Club organizador.

Art. 19) En todos los circuitos se deberá contar con una calle de pruebas de 200 mts de extensión, totalmente cerrada y con las medidas de seguridad correspondientes.

DE LAS COMPETENCIAS:

Art.19) Todos los pilotos y mecánicos pagarán la entrada correspondiente en todas las carreras, podrá ser reintegrado su importe contra presentación del cupón en la inscripción, únicamente del piloto, si así lo dispusiere el Club Organizador.

Sólo las Autoridades de la FCM presentando carnet correspondiente tendrán libre acceso a cualquier competencia

Art.20) Cada Institución organizadora de fechas válidas por el Campeonato, deberá presentar, 15 días antes de la fecha de la competencia el (Reglamento Particular de la Prueba).

Art.21) **Mínimo de unidades requeridas para largar una categoría 5 (cinco).**

Art.22) **Para obtener puntos para el Campeonato deberá realizar el 50% de cada competencia, y asistir al 80% de las competencias estipuladas en el Calendario.** Los pilotos invitados o aquellos que no hayan participado en el porcentaje solicitado, podrán competir únicamente por la carrera, con derecho a premio y trofeo y no por el puntaje del campeonato.

Art.23) En caso de la detención de una prueba con bandera roja, si esta cumplido el 50% o mas de la manga correspondiente esta no se reiniciara correspondiendo el puntaje o puesto respectivo hasta ese momento. En el caso de que no se haya cumplido el 50% del total esta se detendrá y se reiniciara nuevamente engrillando las posiciones tal como iban al momento de la detención o largada en movimiento en sistema fila india con la moto que hasta ese momento iba puntera como moto guía y a velocidad moderada, esto es decisión del Comisario Deportivo su aplicación. Todas las situaciones que se pudieren presentar en el transcurso de una competencia, la única persona que decidirá que es lo conveniente será el Comisario Deportivo, amparándose en el RDM. Los pilotos caídos en el transcurso de una manga o serie no podrán ser de la partida por cuestiones de seguridad en esa misma serie. En el caso de la reiniciación de la manga o serie, será resorte del Comisario Deportivo el dejarlo participar y restar las vueltas al piloto, que el CD considere que el piloto haya perdido posterior a la caída, largando este de la última grilla.

Art.24) Será el Comisario Deportivo, el Director de Prueba y una Comisión Técnica designada por la FCM los encargados de verificar la aptitud de cada piloto para participar en cada competencia.

DE LOS NUMEROS:

Art.25) LOS NÚMEROS 1 DE CADA CATEGORÍA SERÁN RESERVADOS PARA EL CAMPEÓN DE LA MISMA.

Art.26) Los números elegidos o los que correspondan son de uso obligatorio para todo el año LOS FONDOS SERAN BLANCOS CON NUMEROS NEGROS ó FONDO NEGRO CON NUMEROS BLANCOS (Obligatorio)

Art.27) Si algún piloto dejara de competir el número correspondiente no podrá ser asignado a otro piloto durante el año en curso

Art.28) Cada motocicleta deberá contar con 3 placas de identificación (porta números), fijadas rígidamente sobre la misma.

Art.29) Dichas placas cumplirán con los siguientes requisitos: serán construidas de material rígido y sólido con forma plana y NO CONVEXA. Las medidas mínimas serán: de 200 mm por 200 mm. Una de las placas deberá estar emplazada en la parte delantera, con una inclinación inferior a 25 grados respecto de la vertical. Las otras dos se situarán verticalmente en cada lado de la motocicleta. Serán visibles y no podrán ser ocultadas total o parcialmente por una parte de la moto o por el conductor. La FCM podrá colocar publicidad

Art.30) En caso de que el Jefe de Planilleros observe que alguna máquina presenta números fuera de reglamento, confusos, o pocos visibles, lo hará saber al piloto. Si aún así compitiera en esas condiciones, no tendrá derecho a reclamos sobre el planillaje efectuado y podrá ser pasible de una sanción. Las medidas de las cifras serán: alto 140 mm, ancho de cada número 90 mm, ancho del trazo 25 mm, espacio entre los números 25 mm válido para todas las categorías.

Art.31) En los entrenamientos oficiales se controlará el estado de los números, indicándose al competidor en caso de números poco claros. En el momento de la largada nuevamente se controlará, no permitiéndose participar a los competidores advertidos que no hayan corregido el estado de los números.

Art.32) Si la pista está barrosa o en condiciones que los números de identificación se ensucien y se tornen ilegibles, las autoridades de la prueba si lo creen necesario pueden exigirles a los participantes que coloquen su número de identificación en la espalda.

Art.33) Todas aquellas partes de las máquinas que este Reglamento no hace referencia, quedan regidos por los Códigos Deportivos de la FCM e internacionales de la FIM (Ej.: color y dimensión del porta números, ancho del manubrio, etc.). El hecho de que alguna máquina hubiera participado en anteriores competencias con alguna irregularidad, no la habilita bajo ninguna circunstancia para continuar compitiendo de esa forma

Art.34) Será el Comisario Deportivo y la Comisión Técnica designada por la FCM los encargados de verificar la aptitud técnica de cada máquina para participar en cada competencia

DE LOS BOXES Y PARQUE CERRADO:

Art.35) En una zona cercana a la largada se encontrarán los Boxes, con capacidad suficiente para todos los pilotos participantes. Cercana a éste (preferiblemente con acceso directo y la salida en sentido de carrera) se encontrará la zona de espera, con

espacio suficiente para todos los corredores de cada serie y que puedan realizar las reparaciones, verificaciones técnicas y abastecimientos necesarios

Art.36) El parque de corredores contará con equipo de prevención de incendios, instalaciones sanitarias, parlantes de amplificación, etc.

Art.37) Al Parque de Corredores, podrán ingresar únicamente: corredores, mecánicos y otros auxiliares, autoridades de la prueba y periodistas. Toda otra persona tiene absolutamente prohibido su ingreso a este recinto. El Club organizador deberá entregar credenciales a las personas, especificadas en este artículo a fin de facilitar su ingreso y las funciones de las autoridades. Las personas que aún cuando por sus funciones estuvieran autorizadas a ingresar al Parque, pero no exhiban su credencial, no podrán hacerlo.

Art.38) Cada competidor es responsable por sí mismo, por sus actos y por los de sus ayudantes en todo momento y situación. En particular en aquellas en que se atente contra el buen orden y disciplina que debe imperar en el Parque de Corredores (Boxes y Zona de Espera), parte interior y exterior del Circuito. El piloto que se encuentre involucrado, será pasible de las más severas sanciones

Art.39) Está prohibida la circulación de motocicletas de competición en la zona destinada al público. La pena por violar esta disposición, puede ser hasta la eliminación del competidor de la prueba

Art.40) Todas las motos participantes de una fecha del Campeonato Provincial deberán permanecer en zona de espera hasta el momento en que sea llamada a entrenar o competir su respectiva categoría.

DE LAS INSCRIPCIONES:

Art.41) Las mismas se realizarán hasta 2 horas antes del comienzo de las pruebas libres y/o competencias. Caso contrario el piloto deberá abonar el doble de la inscripción pactada.

Art.42) Los corredores deberán presentar al inscribirse:

- a) Credencial de la FCM vigente para el año en curso.
- b) Ficha Médica vigente (EMMAC)
- c) En las categorías con límite de edad y/o menores de 18 años deberán presentar Cédula de Identidad y autorización de padres o tutores certificados por escribano público.
- d) El valor de la inscripción será de \$ 60.- por una categ. \$100 por participar en dos categ y \$ 125 por participar en tres categorías.- Los pilotos están habilitados a correr hasta 3 categorías
- e) Los campeones de todas las categorías del año anterior están exonerados del pago del carnet al igual que las inscripciones de todas las fechas del Campeonato Provincial correspondiente.
- f) Pago del seguro medico a la AAMM (Asociación Argentina Mutual del Motociclista)
- g) Licencia anual será de 10 cuotas de \$60.-

DE LA INDUMENTARIA DE LOS PILOTOS:

Art.43) Todo competidor, bajo pena de no ser autorizado a participar en las pruebas o entrenamientos, deberá, obligatoriamente ajustar su vestimenta a los siguientes detalles: (condiciones mínimas exigidas)

Para todas las categorías es obligatorio el uso de: **botas de competición con broches laterales o acordonados, pantalón de competición, casco integral homologado debidamente abrochado, coderas, rodilleras, guantes y pechera protectora.**

El Comisario Deportivo podrá No Autorizar la participación de un piloto que no cumpla con los puntos antes mencionado.

DE LAS PRUEBAS LIBRES:

Art.44) Los entrenamientos oficiales tendrán lugar en cada fecha y de acuerdo al horario establecido oficialmente por el RPP.

DE LA CANTIDAD DE PARTICIPANTES:

Art.45) Las mangas respectivas de cada categoría nunca deberán exceder de 18 maquinas, divididas en grillas de 6. En caso de haber hasta 18 motos en una categoría se podrá realizar una sola serie, clasificando todos para la final.

Art.46) Si para una categoría hubiera más de 18 inscriptos, se hará clasificación. Se separarán en dos grupos por orden de inscripción (par e impar), haciendo una manga de 4 a 8 vueltas clasificando los 7 primeros de cada serie, y los demás al repechaje.

Art.47) En las mangas de repechaje, será resorte del Club Organizador y/o el Comisario Deportivo la cantidad de participantes que pasaran a la final, siempre respetando el Art.46.

Art.48) Las series clasificatorias sumarán puntos para los Campeonatos en disputa, no recibirán premios en efectivo ni trofeos.

DE LA LARGADA:

Art.50) El orden y horario de las competencias será estipulado en el RPP.

Art.51) CINCO minutos antes de cada largada, todas las motocicletas deben estar dentro de la zona de espera. La motocicleta que vencido el plazo no ingresó a zona de espera, queda excluida de la manga.

Art.52) El ingreso a pista será controlado a pista en todo momento por las autoridades de la prueba, y los competidores lo harán exclusivamente desde la ZONA DE ESPERA con el motor apagado, luego que reciban la autorización correspondiente, de lo contrario podrán ser sancionados hasta con la NO PARTICIPACIÓN DE LA PRUEBA.

Art.53) La grilla de partida de las series de cada clase, se confeccionará de acuerdo al siguiente criterio: en la primera fecha del Campeonato 2010 se largara de acuerdo al ranking del Campeonato 2009, los debutantes de acuerdo al numero obtenido.

Art.54) Las demás series, según el resultado de la serie anterior. A partir de la segunda fecha del Campeonato, en la primera serie se ordenarán según la ubicación general en el Campeonato (por categorías). Las demás series, según el resultado de la serie anterior. Podrá utilizarse también el criterio de acuerdo al orden de inscripción, esto será informado en el RPP.

Art.55) El primer piloto clasificado puede optar por elegir lugar, los demás serán ubicados por el Auxiliar Deportivo.

Art.56) En las competencias que corren dos categorías juntas y que puntúan por separado, se les llamará en forma alternada de ambas clases hasta el último, debiendo respetarse éste orden tanto en las primeras series, como para las segundas mangas.

- Art.57) El Juez de Largada ordenará la grilla de partida, llamando a los competidores por el orden establecido para ocupar sus ubicaciones.
- Art.58) Los pilotos circularán desde la zona de espera hasta su ubicación en la gatera con el motor apagado.
- Art.59) En el partidador (gatera) SÓLO PODRÁN ESTAR LOS PILOTOS PARTICIPANTES
- Art.60) El acompañante (mecánico y/o padre DEBERÁ PERMANECER EN LA ZONA DE ESPERA hasta que sea efectuada la largada, luego podrán dirigirse a la zona de señaleros o mecánicos. La sanción por violación de cualquiera de estas reglas será el retiro de la competencia.
- Art.61) NOTA: Estos dos últimos puntos no serán aplicables a la categoría Standard y minimoto
- Art.62) La partida podrá ser efectuada por sistema de semáforo, bandera
- Art.63) Cada competidor se ubicará en la línea demarcatoria correspondiente, con el motor apagado, una vez ubicados los pilotos en sus lugares procede autorizando el encendido de los motores, en este momento, TODOS LOS AYUDANTES Y COLABORADORES DEBEN ABANDONAR LA ZONA DE LARGADA
- Art.64) Después de 15 segundos, se mostrará el cartel con el Nº 5 (5 seg. para la largada) y finalizados los 5 segundos se podrá largar, no demorándose más de 4 segundos la partida. Si uno o varios participantes quedaran detenidos en la partida, podrán recibir ayuda de su mecánico sólo una vez que los restantes corredores hayan largado, dirigiéndose hacia la parte interna del circuito.
- Art.65) NOTA: Luego de colocado el cartel de 15 segundos no se podrá abortar la largada
- Art.66) El Comisario Deportivo, munido de una bandera roja, se ubicará en un lugar bien visible a no más de 100 mts de la línea de largada. Si se produce una partida falsa (mal funcionamiento del semáforo, adelantamientos, etc.) el Juez de Largada hará una señal previamente convenida al Oficial, y este agitando la bandera roja detendrá la competencia. En este caso los competidores deberán retornar a la línea de largada y conservar las posiciones iniciales
- Art.67) Si el Juez de Largada o el Comisario Deportivo detectan que un corredor se adelanta en la partida, se aplicará el siguiente criterio: si la carrera aún no hubiese sido largada, se ordenará al corredor en cuestión, ubicarse en la última fila. En dicha situación, el lugar dejado libre en la grilla de partida no será ocupado por ningún otro participante, si el adelantamiento se detecta cuando se larga la carrera el Comisario Deportivo le señalará al piloto en cuestión que se detenga para realizar un stop and go de 10 segundos, si no acata la orden en las 2 vueltas siguientes, será excluido de la prueba (manga), también se le podrá retrasar puestos a la ubicación obtenida a criterio del Comisario Deportivo.

DEL DESARROLLO DE LA PRUEBA:

- Art.68) En el transcurso de una competencia, les está prohibido a los pilotos realizar maniobras desleales o peligrosas, manejo descuidado o aparatoso que atente contra los demás competidores o contra sí mismo. En consecuencia, no se permite bajo ningún concepto, circular en sentido contrario al que se esté desarrollando la competencia, hacer exhibiciones de destreza, etc.
- Art.69) En todos los casos de salida de pista, el retorno a la misma se efectuará por el mismo lugar donde salió, prestando especial atención que al reingresar a la pista, no moleste a ningún otro participante
- Art.70) El corredor que se viera obligado a hacer abandono de la competencia, se retirará inmediatamente a la parte interior del circuito. Al realizar una detención o bien una salida de pista voluntaria, se indicará tal intención, levantando un brazo.
- Art.71) La sanción por violación de cualquiera de estas Reglas, será el retiro de la Competencia. Se indicará por parte del Director de la Prueba. Todo corredor que no manifieste ninguna voluntad por defender su chance, no será autorizado a continuar en carrera. El Comisario Deportivo indicará el retiro de él o los corredores en cuestión, y elevará los antecedentes a la FCM.
- Art.72) El Comisario Deportivo podrá excluir en todo momento de una manifestación, una motocicleta en la que su construcción o estado, sea o pueda constituir un peligro para el piloto o los demás participantes
- Art.73) En el desarrollo de una prueba, no se permite el cambio de piloto, de máquina o de número identificador, (el número lo debe mantener durante todo el año). La sanción por violación de una de estas reglas es la exclusión de la manga.
- Art.74) El Comisario Deportivo, indicará a todos los competidores mediante un cartel, el inicio de la última (1) vuelta de la competencia.
- Art.75) El fin de una carrera estará señalado por el Juez de Llegada o bien por el Director de la Prueba, con bandera a cuadros blancos y negros. A los efectos técnicos, sólo la transposición de la línea de llegada, previamente marcada a tal fin, indicará la culminación de la prueba.
- Art.76) Será declarado ganador, aquel competidor que primero franquee la línea de llegada. La señalización de llegada será indicada a todos los corredores en forma sucesiva y a partir del pasaje del primero. Si el arribo de dos o más participantes se produce en forma simultánea, será el Juez de Llegada quien determinará el orden correspondiente, comunicándolo de inmediato al Jefe de Planilleros.
- Art.77) Al finalizar una prueba, quedarán clasificados todos aquellos corredores que hayan cumplido número entero de vueltas superior a la mitad más una del total que conformó la competencia disputada. Los competidores que hubiesen abandonado durante el desarrollo de la prueba, clasificarán si al momento de producido el abandono, cumplieron con lo nombrado anteriormente. El resultado final de una prueba, se hará conforme a lo expuesto y de acuerdo al orden de arribo de los participantes. Se hará de acuerdo a lo establecido en el Código Deportivo de la FCM.

DE LOS BANDERILLEROS:

- Art.78) El equipo de banderilleros será proporcionado por el Club organizador, el cual será responsable de la actuación de los mismos.

- Art.79) Cada participante está obligado a conocer y respetar el significado de las Banderas de señalización y obedecer las indicaciones que con ellas se realicen
- Art.80) En caso de accidente el banderillero se deberá colocar ante el accidentado agitando la bandera amarilla e indicando al resto de los competidores el lugar seguro para pasar
- Art.81) Significado de las banderas:
VERDE: VÍA LIBRE PARA LA LARGADA
ROJA: DETENCIÓN OBLIGATORIA DE TODOS LOS COMPETIDORES
AMARILLA QUIETA: PELIGRO EN LA PISTA, CONDUCIR CON PRECAUCIÓN
AMARILLA AGITADA: PELIGRO INMEDIATO, PREPARARSE PARA DETENERSE, PROHIBIDO ADELANTAR
AZUL: DAR PASO, UN COMPETIDOR A MAYOR VELOCIDAD LO VA A ADELANTAR
NEGRA: CON EL NÚMERO DEL COMPETIDOR EN UNA PIZARRA, DETENCIÓN INMEDIATA DEL CORREDOR INDICADO
BLANCA: AMBULANCIA DENTRO DEL CIRCUITO, CONDUCIR CON A PRECAUCIÓN, PREPARARSE PARA DETENERSE, PROHIBIDO ADELANTAR
A CUADROS BLANCOS Y NEGRO: LLEGADA, FIN DE LA COMPETENCIA

DE LA AYUDA EXTERNA:

- Art.82) La reparación de las motos, se hará solo en Zona de Mecánicos. En caso de no hacerlo, el piloto en cuestión será excluido de la competencia y perderá los puntos obtenidos en dicha prueba (manga). El Mecánico NO podrá ayudar a trasladar la motocicleta del corredor a Zona de Mecánicos. Para llegar hasta la zona de mecánicos el piloto puede dirigirse a la misma por cualquier parte del circuito, menos por el trazado en sí.
- Art.83) Los pilotos podrán recibir ayuda durante el desarrollo de una prueba, solamente para salvaguardar la seguridad general.
- Art.84) NOTA: ésta regla no será aplicable en la categoría Standard, podrán recibir ayuda externa y mecánica en todo el circuito, pero los señaleros y/o mecánicos deberán permanecer en la zona correspondiente.

DEL PUNTAJE DEL CAMPEONATO:

- Art.85) El puntaje será: 2 pts por asistencia con piloto largado, por Serie: 1º 3 pts, 2º 2 pts y 3º 1 pto, por Serie Final: 1º 12 pts, 2º 8 pts, 3º 6 pts, 4º 4 pts, 5º 2 pts y 6º 1 pto, el mismo adjudicado al orden correlativo de arribo de los 6 primeros competidores. Válido tanto para el campeonato de pilotos como para el de Club Organizador, en un todo de acuerdo al Art. 22.
- Art.86) Será declarado Campeón Provincial 2014, aquel competidor que haya acumulado mayor cantidad de puntos netos a su favor ganados en pista en la categoría que participa, siendo válidas todas las competencias que se realicen de esta especialidad por el Campeonato Provincial. El competidor extranjero que presente Licencia otorgada por la FCM, será considerado como competidor nacional a todos sus efectos tal cual lo marca el Código Deportivo de FCM, pero deberá presentar constancia de la Federación Nacional de su país de no estar federada a la misma, o en caso de estarlo, autorización para competir en Argentina y pase a la FCM.
- Art.87) En caso de empate se definirá por Reglamento FIM.

DE LA REVISION TECNICA:

- Art.88) Revisión de las máquinas: antes del inicio de una competencia, se podrá efectuar una inspección general de las máquinas por parte de las Autoridades de la Competencia. Aquella que no cumpla con los requerimientos mínimos establecidos, será excluida de la prueba. Se podrán sellar o pintar todas las partes que los Comisarios Técnicos consideren antes de la competencia. En el caso de que estos fueran violentados sin autorización, automáticamente quedara desclasificada la maquina en cuestión.
- Art.89) Al finalizar una competencia, la Dirección de la prueba conjuntamente con el Comisario Deportivo, indicarán que máquinas serán ubicadas en un recinto especial, bajo supervisión de un Comisario Técnico, quedando en régimen de Parque Cerrado; es decir, no podrán ser tocadas ni por los pilotos, ni por sus mecánicos, ni por personal auxiliar. Las máquinas podrán ser retiradas del recinto especial, con la autorización del Director General y el Comisario Deportivo
- Art.90) En lugar a determinar por las autoridades de la prueba se colocara una balanza para el pesaje de las categorías que correspondiere. Dicho pesaje se realizara con el casco puesto, no se permite sacar el casco hasta tanto se realice el pesaje.
- Art.91) Todas aquellas máquinas comprendidas en el inciso anterior y que no ingresen al Parque Cerrado, serán descalificadas, perdiendo en consecuencia, los puntos obtenidos por el piloto en la fecha
- Art.92) Las motos que arriben en los dos primeros puestos en una serie quedando una o más series pendientes, serán marcadas en caso que no vayan a ser desarmadas antes de la siguiente serie. En caso de que el competidor desee desarmar su motor deberá hacerlo en presencia del mecánico fiscal, procediéndose a medir la misma en ese momento, pudiendo luego de la conformidad efectuar los trabajos previstos.
- Art.93) Si se presentara una reclamación sobre una motocicleta al final de una prueba, restando aún la disputa de una 2da. serie de esa categoría, dicha máquina permanecerá en régimen de Parque Cerrado, según lo dispuesto en el artículo anterior. No obstante, podrá participar en la serie siguiente y luego se le practicará la inspección correspondiente
- Art.94) Durante la verificación técnica, sólo podrán estar presentes la Autoridades de la Prueba, el piloto y un mecánico designado por éste, siendo los que se encargarán de efectuar los trabajos que sean necesarios. A los efectos de la verificación técnica, el Club organizador deberá proporcionar todos los elementos necesarios para el cumplimiento de la misma (instrumentos de medida, herramientas adecuadas, etc.).

DE LAS DENUNCIAS O RECLAMOS:

- Art.95) El derecho a reclamación sobre una motocicleta le corresponde solamente, al corredor a través de la Institución que representa.
- Art.96) Toda reclamación deberá presentarse por escrito, acompañada de una caución de \$ 200.- Dicha suma será reembolsada (en reclamaciones mecánicas) al denunciante si se comprueba que la reclamación es fundamentada, si no será entregada al denunciado por indemnización
- Art.97) Toda reclamación de estas características, deberá ser presentada al Director de la Prueba, hasta 15 minutos después de finalizada la serie. Si una reclamación cuyo resultado pueda alterar una clasificación, obliga a los organizadores publicar esta última en forma provisoria y retener los premios hasta tanto se resuelva la misma
- Art.98) El destape de una motocicleta, se efectuará por medio de los mecánicos del corredor, y lo harán en presencia del Comisario Deportivo, un miembro de la Comisión Técnica y el Mecánico Fiscal de la fecha
- Art.99) Si al destaparse la máquina se comprueba que el reclamo era fundado, el piloto será descalificado y los antecedentes elevados a la FCM.
- Art.100) La sanción impuesta por la FCM a todo corredor cuya máquina se encuentre (luego de la verificación técnica) en forma antirreglamentaria, será la que dictamine el Tribunal de Disciplina.

DE LAS RESPONSABILIDADES:

- Art.101) Por el hecho de su inscripción, un piloto participante declara por sí, conocer y aceptar todo lo establecido en el presente Reglamento General, en el Reglamento Deportivo Motociclístico, las disposiciones generales para el Campeonato Provincial y lo dispuesto en el Código Deportivo de la FCM y el Internacional, comprometiéndose a respetarlos y a hacerlos respetar; y renunciar a recurrir por cualquier motivo a árbitros y tribunales por hechos derivados de la organización o desenvolvimiento de las competencias del Campeonato Provincial, reconociendo como única jurisdicción competente a la Federación Cordobesa de Motociclismo
- Art.102) Todos los participantes en competencias del Campeonato Provincial, intervienen por responsabilidad propia. La Federación y sus Instituciones afiliadas, organizadoras de cada una de las fechas que conforman el Campeonato, no asumen ningún tipo de responsabilidad por los daños y/o accidentes que los mismos o sus colaboradores pudieran sufrir u ocasionar a terceros, en su persona, o bienes, durante el desarrollo de los entrenamientos Oficiales o Pruebas del Campeonato Provincial.

DE LAS SUSPENSIONES DE FECHAS:

- Art.103) Se podrá concretar la suspensión de una fecha hasta la hora fijada en el Reglamento Particular para su comienzo por causas imprevistas de fuerza mayor. La decisión la podrá tomar solamente el Comisario Deportivo de FCM actuante, quien podrá suspender la competencia si considera que existen causas que lo ameriten
- Art.104) Si el día anterior a la competencia, el organizador considera que se debe suspender la fecha, solicitará la presencia del Comisario Deportivo, quien decidirá al respecto en la pista. Si la causa que pueda motivar una suspensión se presenta durante el transcurso de una fecha, el Comisario Deportivo en acuerdo con el Director de Prueba quedan facultados para finalizarla antes de lo previsto.
- Art.105) Para que una fecha de Campeonato Provincial se tenga como válida, tendrán que haberse disputado el 50% de las mangas fijadas para la fecha. Para que una manga sea válida, tendrá que haberse disputado la mitad del tiempo estipulado para la misma más una vuelta de carrera.
- Art.106) En los casos en que haya coincidencia entre las fechas de los Campeonatos Nacionales y/o Internacionales la FCM decidirá las prioridades. Para que el Campeonato tenga validez puntuable deberá concretarse el 80% de las competencias establecidas.

DE LA INTERPRETACION DE LOS REGLAMENTOS:

- Art.107) El presente Reglamento General, podrá ser modificado, si circunstancias excepcionales así lo aconsejan. Tiene facultad para ello, la Federación Cordobesa de Motociclismo, con la participación de las entidades afiliadas.
- Art.108) Durante el transcurso de una fecha del Campeonato Provincial, solamente el Comisario Deportivo actuante, queda facultado para introducir modificaciones al Reglamento Particular de la Prueba, siempre y cuando existan razones totalmente justificadas
- Art.109) La interpretación del Reglamento General corresponde directamente al Consejo Directivo de la FCM. La interpretación de los Reglamentos Particulares de cada una de las fechas que integren el Campeonato Provincial, corresponden en primera instancia al Comisario Deportivo actuante y en segunda instancia al Consejo Directivo de la FCM
- Art.110) Todas las situaciones no previstas en el presente Reglamento General y en los Reglamentos Particulares que puedan presentarse, serán consideradas y resueltas en instancia primaria, por el Comisario actuante y posteriormente por el Consejo Directivo de la FCM

DE LOS PREMIOS:

- Art.111) La escala de premios y trofeos será informada en el R.P.P. de cada competencia. Art.112) Los premios en efectivo son potestad de los organizadores, quienes deberán respetar la Escala de los mismos durante todo el Campeonato, previamente pactado entre ellos. Dejando perfectamente aclarado que la FedCorMot únicamente podrá exigir a los organizadores el cumplimiento de dicho pacto de Clubes y no será responsable del pago de los premios en efectivo.

Art.113) Se premiará luego de terminadas las segundas series en un podio debidamente conformado donde los pilotos deben estar con la vestimenta de la carrera y casco en manos para una breve rueda de prensa.

Art.114) Los ascensos de categorías serán determinados por la FCM y los clubes afiliados.

Art. 115) Para tener derecho a cobrar premios en efectivo, la categoría deberá contar como mínimo 5 unidades en competencia.

Muy Importante:

La FEDCORMOT sancionara a aquellos pilotos que participen en competencias NO AUTORIZADAS por esta, que irán desde la no participación a alguna competencia hasta la desafiliación del piloto en cuestión con informe a todos los Entes del Deporte.

La FEDCORMOT podrá realizar en forma sorpresiva controles antidoping o dosajes de alcohol. Cuando estos sean de resultado positivo las sanciones serán inapelables y con penalidades severas.

TECNICO – GENERALIDADES:

Se deja perfectamente aclarado que la interpretación de algún párrafo o termino del presente reglamento puede dar origen a dudas, por ello, la FEDERACION CORDOBESA DE MOTOCICLISMO y los Entes Organizadores solicitan al piloto, concurrente o preparador de una moto, que se abstenga de interpretarlo según su propio y personal criterio, en tal caso, dichos entes sugieren que mediante nota, soliciten a estos la correspondiente aclaración.

DE LAS CATEGORIAS:

Art.115) El Campeonato Provincial de Velocidad en Ovalo de Tierra se compone de competencias sólo con motos de las categorías que se detallan a continuación: Minimoto, **Standard, PROMO MENOR, ESCUELA, ZANELLA 80, LIBRE 105 Kg, PROMO MAYOR, 110 4T Delivery Menor, 110 4T Delivery Mayor, 125 MI.** Podrán competir otras categorías únicamente como invitadas.

ARTICULOS COMUNES Y OBLIGATORIOS A TODAS LAS CATEGORIAS:

- a) 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 ésta Federación podrán solicitar la documentación que crean necesaria para determinar el origen cierto de partes que motiven dudas, siendo obligatoria su presentación en tiempo y forma por parte del concurrente del piloto.
- b) **ESCAPE:** Libre en su tipo y forma, no deberá exceder el límite que determine el diámetro de la llanta trasera, y su ancho no deberá superar los 15 cm. medida desde el flanco de la llanta trasera a la parte exterior del mismo. El escape deberá ser debidamente fijado hacia el chasis y 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 turbo silenciador que cuya terminación sea a flor o arandela soldada en tubo de salida. (que no sea cortante).
- c) En ninguna categoría esta permitido el uso de volante de aluminio.
- d) Ambos pedalines o posapiés deberán ser rebatibles o flotantes debidamente fijados al chasis.
- e) No se permiten elementos de bicicleta.
- f) Es obligatorio el parador o cortacorriente en el manubrio sobre el costado izquierdo.
- g) El tanque de combustible será de material ferroso o específico para su construcción, debidamente fijado al chasis.
- h) El cubrevolantes deberá estar debidamente fijado al carter.
- i) No está permitido ningún tipo de sobrealimentación.
- j) Los frenos son obligatorios en las dos ruedas y de perfecto funcionamiento.

STANDARD

Esta categoría está reservada para pilotos de clase 2005 en adelante.

TÉCNICA:

1. MOTORES: ZANELLA – PUMA – JUKI DRIBLING – GARELLI TEAM – PUMITA – DADALT – JUKI y GARELLI.
2. Cilindro: Original o similar de venta comercial nacional, con las medidas detalladas en el plano. Se permite abrir transfer hasta abajo. No debe superar los 55cc.
3. Pistón: Original, con aros originales. Se permite los aros biselados, se libera la pollera de los Flappers. No se permiten aros fijos, deben tener funcionalidad como ARO.
4. Tapa de Cilindro: Libre, manteniendo más de 6 c.c. Se mide la tapa de cilindro con bujía apretada, sin junta. No se permite embutir la tapa dentro del cilindro.
5. Flappers: Original, medidas de ancho 16,2 mm y alto 15,2 mm en posición original. Junta máximo 1 mm espesor. Prohibido todo tipo de suplemento.
6. Tubo de admisión: Libre.

7. Cigüeñal: Libre, manteniendo el recorrido original (39 mm).
8. Biela: Libre.
9. Carburador: Standard 12-14, con cebador original, difusor original, cortina original, cuerpo totalmente original y filtro de aire libre.
10. Peso: Libre.
11. Encendido: Electrónico con volante original o platino DUCATTI – MOTOPLAT – DZE - MAGNETRON. Prohibido el rotor interno. Prohibido encendido Motosierra.
12. Caño de escape: Libre con un protector.
13. No se permiten elementos de bicicleta.

MEDIDAS DE:

CILINDROS: ZANELLA – PUMA – GARELLI TEAM.

TRANSFER: hasta 3 transfer Altura: 33,10 mm Ancho: 19,30 mm.

ESCAPE: Cantidad: 1 (una boca de escape) Altura: 28,70 mm Ancho: 24,00 mm.

ZANELLA SIN FLAPERS: Transfer: 36,50 mm, Escape: 32,10 mm, Admisión: 62,80 mm, Ancha Escape: 21,00 mm.

PROMOCIONAL MENOR

Esta categoría es para pilotos de Clase 1998 en adelante.

TÉCNICA:

1. Motor: Moto de fabricación nacional de gran serie, de dos tiempos, refrigerado por aire, a embrague centrífugo y sin caja de velocidades; Estándar exterior con o sin Flappers. Prohibido el uso de variador automático de velocidad. Deberá permanecer en un mismo modelo (entiéndase fabricado bajo una misma licencia), podrá ser modificado en su parte exterior, siempre y cuando sea para adaptar el carburador o rebajar la base del cilindro.
2. Cilindrada máxima: Hasta 55 cc. sin tolerancia.
3. Cilindro: Original del motor o su reemplazo similar de venta comercial nacional. Prohibido cilindro de una marca y Carter de otra (entiéndase, marcas fabricadas bajo distintas licencias) ejemplo: entre Morini y Minarelli, el cilindro deberá permanecer estándar exterior, e interiormente libre.
4. Pistón: Libre, de fabricación Nacional y debe permanecer la marca visible.
5. Aros: Libre. No se permiten aros fijos, deben tener funcionalidad como ARO.
6. Tapa de cilindro: Original del motor o su reemplazo similar de venta nacional, estándar exterior, interior libre. Se permite tapa de cilindro con rosca central.
7. Carter: Original del motor con sus formas y dimensiones externas originales, no se permite alterar la posición original de los espárragos.
8. Transmisión primaria: Engranajes de dientes rectos o helicoidales (no se permite sistema de cadena o correa dentada).
9. Embrague: Centrífugo directo (no se permite variador de velocidad).
10. Rodamiento: Libre.
11. Retenes: Libres.
12. Cigüeñal: Preparación Libre. Recorrido 39 mm – sin tolerancia.
13. Biela: Libre.
14. Encendido: De volante magnético externo. Preparación Libre. No se permite rotor interno.
15. Bujías: Libre.
16. Admisión: Al Carter o corte del pistón.
17. Flappers: Libre en su posición original, junta de 1mm de espesor como máximo. Prohibido todo tipo de suplemento. Flappers y junta espesor hasta 6mm.
18. Tubo de admisión: Libre.
19. Toma de Aire: Libre.
20. Carburador: 12-14: DELLORTO – MONDIAL – MELIPAL, El cuerpo debe permanecer original. Los elementos móviles (cortina – aguja – difusor – asiento de aguja) son libres. Se permite cicleurs regulable.
21. PROHIBIDO TODO TIPO DE ELEMENTOS DE BICICLETA.

PROMOCIONAL MAYORES

Esta categoría es para pilotos hasta la Clase 1997

1. Motor: Motor de fabricación nacional de gran serie, de dos tiempos, refrigeración por aire, a embregue centrífugo y sin caja de velocidades; estándar exterior con o sin flappers. Prohibido el uso de variador automático de velocidad. Deberá permanecer en un mismo modelo (entiéndase fabricado bajo una misma licencia), podrá ser modificado en su parte exterior, siempre y cuando sea para adaptar el carburador o rebajar la base del cilindro.
2. Cilindrada Máxima: Hasta 55 c.c. sin tolerancia.
3. Cilindro: Original del motor o su reemplazo similar de venta comercial nacional. Prohibido cilindro de una marca y Carter de otro (entiéndase, marcas fabricadas bajo distintas licencias) ejemplo: entre MORINI y MINARELLI, el cilindro deberá permanecer estándar exterior, e interiormente libre.
4. Pistón: Libre, de fabricación nacional y debe permanecer la marca visible.
5. Aros: Libres. No se permiten aros fijos, deben tener funcionalidad como ARO.
6. Tapa de Cilindro: Original del motor o su reemplazo similar de venta nacional, estándar exterior, interior libre. Se permita tapa de cilindro con rosca central.
7. Carter: Original del motor con sus formas y dimensiones externas originales, no se permite alterar la posición original de los espárragos.
8. Transmisión primaria: Engranajes de dientes rectos o helicoidales (no se permite sistema de cadena o correa dentada).
9. Embrague: Centrífugo directo (no se permite variador de velocidad).
10. Rodamiento: Libre.
11. Retenes: Libres.
12. Cigüeñal: Preparación libre. Recorrido 39mm - sin tolerancia.
13. Biela: Libre.
14. Encendido: De volante magnético externo. Preparación libre. No se permite rotor interno. Prohibido volante de aluminio.
15. Cubre Volante: Obligatorio, abulonado al carter.
16. Parador del Motor (Corta corrientes): Obligatorio, tipo pulsador para todas las motos en el manubrio del lado izquierdo. La final deberá correrse con el mismo chasis que se largó la serie. No se permite máquina muleto.
17. Tanque de combustible: Metálicos o de otros materiales fabricados especialmente para tanque de combustibles, siguiendo líneas convencionales presentándose debidamente fijado hacia el chasis. PROHIBIDO EL USO DE BIDONES DE TODO TIPO.
18. Bujías: Libres.
19. Admisión: Al Carter o corte del Pistón.
20. Flappers: Libre en su posición original, con junta como máximo de 1mm. Prohibido todo tipo de suplemento. Flappers y junta, espesor hasta 6mm.
21. Tubo de Admisión: Libre.
22. Toma de Aire: Libre.
23. Carburador: 12-14; DELLORTO - MONDIAL - MELIPAL. El cuerpo debe permanecer original. Los elementos móviles (cortina - aguja - difusor - asiento de aguja) son libres. Se permite cicleurs regulable.
24. El peso del conjunto "piloto-moto con indumentaria correspondencia" debe ser de 100 kg. como PESO MÍNIMO.
25. PROHIBIDO TODO TIPO DE SOBRE ALIMENTACIÓN.
26. PROHIBIDO TODO TIPO DE ELEMENTOS DE BICICLETA.
27. Número identificador: Un número delantero y otro en cada costado de la moto.
28. Seguridad: Casco, Guantes, Pechera y Buzo mangas largas.
29. Frenos: Delanteros y traseros obligatorios y de funcionamientos independientes, sistema convencional de ciclomotor, de fabricación nacional. (Prohibido usar elementos de bicicletas), solamente los frenos o comando de cable.

LIBRE +105 kg.

Edad Libre. Peso mínimo 105 kg. (Conjunto Piloto y moto).

TÉCNICA:

1. Motores de hasta 55 cc. De cilindrada.
2. Carter: original del motor, libre su preparación interior, libre por fuera, se permite rellenar la base del cilindro.
3. Cigüeñal: libre en su forma y recorrido.
4. Embrague: libre.
5. Flapper: libre.
6. Tubo de admisión: libre.
7. Carburador: Libre cantidad 1.
8. Encendido: libre.
9. Chasis: Libre.
10. Rodado: Libre.
11. En esta categoría la edad del piloto es libre, debiendo pesar el conjunto, piloto-moto con la indumentaria correspondiente 105 Kg. Peso mínimo.
12. Se permite POWER en carburador.
13. PROHIBIDO TODO TIPO DE ELEMENTOS DE BICICLETA.

ESCUELA 50 c.c.

Esta categoría está reservada para pilotos de Clase 96 en adelante.

TÉCNICA:

1. En ésta categoría intervendrán motocicletas de 2T de un cubicaje máximo de 55 cc (sin tolerancia alguna) y un mínimo de 45 cc. Encuadradas dentro de las siguientes especificaciones técnicas.
2. BLOC MOTOR: Original del motor, forma y dimensiones externas original. Se permite la reparación del carter (se entiende por reparación del carter por el lugar de alojamiento del cigüeñal) sin aportes o agregados de material en las transferencias, base cilindro, base Flapper. (Base o apoyo del Flapper libre manteniendo la posición original). No se puede alterar la posición y medidas originales de los espárragos. Preparación en su interior libre.
3. CILINDRO: Original del motor, o su reemplazo similar de venta comercial siendo nacional.
4. Estándar por fuera. Permitiendo el recorte de las aletas para posicionar el carburador manteniendo la forma original, interior libre. Permitiendo el uso de cilindro doble transferencia. Se permite el cilindro Euro como especial de Zanella (Euro), el Ramela y el Uppi. (La junta y el suplemento de la base del cilindro como máximo 5mm, sin tolerancia, libre su material).
5. TAPA DE CILINDRO: Original o similar a la del motor en uso, es permitido cambiar por otra que provenga de motores fabricados en el país, libre su preparación en el interior, estándar exterior permitiendo el recorte de las aletas para la ubicación del carburador. Se permite inserto y rosca central en la bujía.
6. BUJÍA: Solo con rosca de 14 x 1,25 mm valor técnico libre.
7. PISTÓN: Libre en su tipo y forma. No se permite pistón de cerámica.
8. AROS DE PISTÓN: Libre en cantidad, tipo y forma de ubicación. No se permiten aros fijos, deben tener funcionalidad como ARO.
9. DISTRIBUCIÓN: Libre, nacional o importado.
10. CIGÜEÑAL: libre, el mismo deberá ser de material magnético.
11. BIELA: Libre.
12. ENCENDIDO: Libre nacional o importado. Se prohíbe el uso de batería.
13. COMBUSTIBLE: Libre.
14. CARBURADOR: 1 (UNO), libre su procedencia y medidas. (se permite el power).
15. ADMISIÓN: a corte de pistón o Flapper, la que equipa el motor originalmente (prohibido alterar la distancia de los espárragos en block). Todo motor con admisión controlado por Flapper en 1 (uno). El espesor del mismo no deberá sobrepasar los 6 mm (sin tolerancia conjunta) (no se permite suplemento entre el Flapper y el carter).
16. CAÑO DE ADMISIÓN: Libre su tipo y forma.
17. EMBRAGUE: Libre centrifugo.
18. BASTIDOR O CHASIS: Libre de fabricación nacional.
19. SUSPENSIÓN DELANTERA: de fabricación nacional, de funcionamiento obligatorio.
20. SUSPENSIÓN TRASERA: De fabricación nacional, de funcionamiento obligatorio. La misma deberá contar como mínimo con 1(uno) grupo (o conjunto) de resortes y amortiguador, de fabricación nacional, los elementos adicionales deberán ser también fabricación nacional. Prohibido el uso de elementos de bicicleta.
21. LLANTA MASA DE RUEDA: Convencional o similar de ciclomotor, diámetro 16".
22. CUBIERTAS: Procedencia MERCOSUR, de ciclomotor, balón mínimo 2.1/4 x 16, marca y procedencia en el relieve legible.
23. MANDO DE CONDUCCIÓN: Deben tener el lineamiento tradicional. Además tener la terminación de la palanca de freno en forma de bolita (esférico).
24. SILLÍN, GUARDABARROS E INSTRUMENTAL: Libre, respetando lineamientos tradicionales y que presenten rigidez al chasis, presentando seguridad.
25. La final deberá correrse con el mismo chasis que se largó la serie. No se permite máquina muleto.
26. PUESTA EN MARCHA EN PISTA: a través del sistema original de fábrica.
27. NO SE PERMITE: el intercambio de elementos entre motores de distintas marcas.

ZANELLA 80 c. c.

Edad Libre. Peso mínimo 105 kg. (Conjunto Piloto y moto).

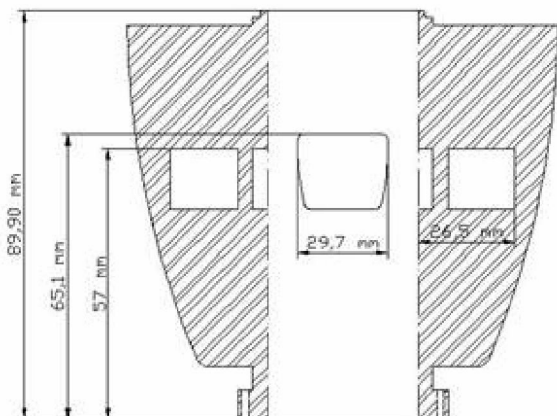
TECNICA

1. Motor: Monocilíndrico de dos tiempos, refrigerado por aire, con admisión al Carter o al corte de pistón, sin caja y sin variador de velocidad, debe ser de transmisión centrifuga.
2. Marca del Motor: ZANELLA V3, ZANELLA DUE, ZANELLA SOL.
3. Cilindrada: Las cilindradas difieren en cada motor por su recorrido, el cilindro deberá tener un diámetro máximo de 49,25 mm sin tolerancia.

4. CILINDRO la marca será libre de fundición de hierro y deberá mantener todas las medidas originales que figuran en el plano en su parte interior, preparación libre, no se permite agregado de materiales, ver grafico, la parte superior del mismo podrá se rebajada hasta una altura minima de 89.90mm.
5. Pistón: de fabricación nacional manteniendo su marca visible, la preparación es libre, respetando las medidas reglamentarias entre la ranura del aro superior y la parte inferior donde está ubicado el perno del pistón que es de una distancia mínima de 31 mm.
6. AROS : LIBRE CANTIDAD DOS EN FUNCIONAMIENTO.
7. Tapa de Cilindro: Se permite marca ZANELLA 5T (Transfer) original de los motores ZANELLA DUE y ZANELLA SOL, deberá permanecer en las formas y medidas originales sin ninguna preparación o pulido.
8. Carter: Marca ZANELLA, V3, DUE o SOL, estándar exterior, interior libre preparación. No se permite agregado de material. Debe mantener original la base de asiento del cilindro midiéndose desde el alojamiento del rulemán hasta el asiento del cilindro que será de: ZANELLA V3 23 mm y ZANELLA DUE y SOL 23,1 mm.
9. Transmisión Primaria: Libre en diámetro y cantidad de dientes. No se permite el uso de cadenas o correas dentadas.
10. Embrague: Centrífugo no se permite variador de velocidad.
11. Cigüeñal: Preparación y fabricación libre. Prohibida el uso de material no magnético en el cigüeñal.
12. Recorrido del cigüeñal: Original del modelo del Motor donde está colocado (ZANELLA V3 42 mm, ZANELLA DUE y SOL 39 mm).
13. Biela: Libre preparación y fabricación, el largo entre centros debe ser original al motor en que está colocado, V3, DUE, SOL 85 mm.
14. ENCENDIDO: SE PERMITEN LAS SIGUIENTES MARCAS : MOTOPLAT, DZE, DUCATTI, PUEDEN SER ELECTRÓNICOS O A PLATINOS LIBRE PREPARACIÓN, NINGÚN VOLANTE SE PODRÁ ALIVIANAR, CONTRAPESAR O MAQUINAR A EXCEPCIÓN DEL CONO CENTRAL PARA MONTARLO SOBRE LA PUNTA DEL CIGÜEÑAL.
15. Bujía: Libre.
16. Admisión: Al Carter o al corte del pistón.
17. Flapers: La entrada del Carter será de 15 x 15 mm, la flapera deberá mantener su ubicación original en el motor, la construcción de la flapera y las láminas son libres, prohibido la flapera externa.
18. Tubo de admisión: Libre preparación. (No se permite válvulas o flapers en su interior).
19. Carburador: Marca DELLORTO 12-14 deberá permanecer original: el cuerpo del carburador, cortina, difusor, juntas y todos los elementos móviles no autorizados a modificar se permiten modificar: los orificios de entrada de combustible, el emulsionador (cañito de bronce), cicleurs y aguja de entrada de nafta, las medidas a respetar en el carburador son de 12 x 8 mm en la parte anterior al emulsiona

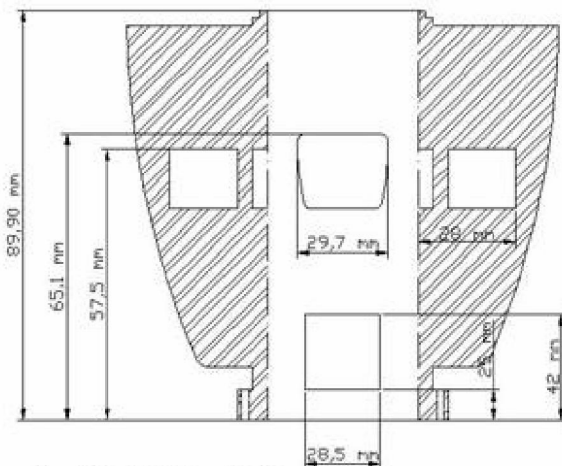
IMPORTANTE: La Federación Cordobesa de Motociclismo podrá proveer de cilindros homologados, para toda la categoría, los mismos se adjudicaran por sorteo con sello o lacre de esta Federación.

Anexo ZANELLA 80cc Sol - DUE HIDRO OESTE MERA 1001 1004



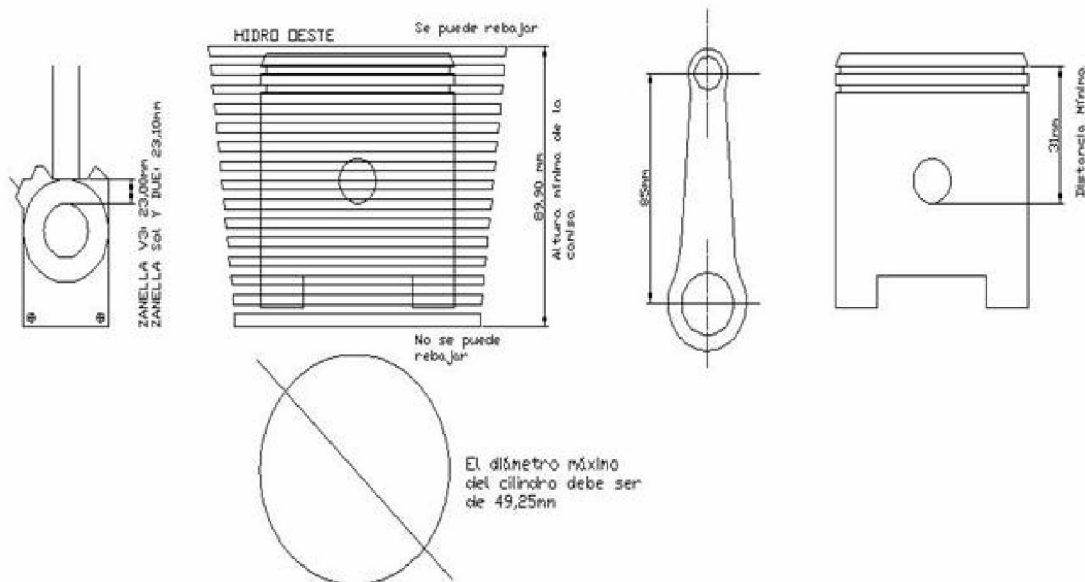
Transfer: 57mm Ancho = 26,5mm
 Escape: 65,1mm Ancho= 29,7mm
 Tercer Transfer: 57mm Ancho = 15mm

Anexo ZANELLA 80cc V3 HIDRO OESTE MERA 1001



Transfer: 57,5mm Ancho = 28mm
 Admisión: PMS = 42mm PMI = 25mm ANCHO = 28,5mm
 Escape: 65,1mm Ancho = 29,7mm

GRAFICO TECNICO DE LA CATEGORIA ZANELLA 80cc



110 c.c. 4T DELIVERY MENORES

Categoría para pilotos desde Clase 1999 hasta Clase 1994.

Peso mínimo 110 kg. (Conjunto Piloto y moto).

1. Esta categoría es reservada para motores de 4 tiempos de 115 cc de cilindrada sin tolerancia.
2. Motores de 3 o 4 marchas refrigerados por aire que equipen motos de gran serie.
3. Se permite colocar tapa de cilindros y cilindros de distintos modelos de motores.
4. No está permitido el uso de cilindros cromados.
5. La tapa de cilindros será de exterior estándar e interior libre, manteniendo la distancia original de los espárragos de admisión y escape.
6. Dos válvulas por cilindro, libre preparación. Tabla de especificaciones de las válvulas permitidas:

		Cabeza	Tol. Cab.	Vástago	Tol. Vástago	Largo	Tol. Largo	
V-282	Admisión	23,00	+ 0,15	4,960	+ 0,01	65,40	+ 0,50	STD
V-283	Escape	20,00	+ 0,15	4,980	+ 0,01	65,95	+ 0,50	

7. Distribución a cadena, libre preparación.
8. Junta de tapa libre, compresión libre.
9. Árbol de levas libre, ángulo y alzada libre.
10. Balancines libres.
11. Resortes de válvulas libres 2 o 4, libre dureza.
12. Deberá poseer una BRIDA DE ADMISIÓN de aluminio de 20 mm de diámetro por 10 mm de altura. Los agujeros del anclaje deberán ser de 6,5 mm como máximo, el diámetro de la brida deberá comenzar y terminar en ángulo recto. La misma deberá estar colocada entre el tubo de admisión y la tapa de cilindros. Las juntas serán de un espesor máximo de 1 mm.
13. Tubo de admisión libre.
14. Cigüeñal libre preparación y carrera, de material magnético.
15. Biela libre preparación de material magnético.
16. Pistón de libre preparación, con tres aros, dos de compresión y uno de lubricación. No se permiten aros fijos, deben tener funcionalidad como ARO.
17. Rodamientos libres.
18. Carter de motor estándar exterior, interior libre.
19. Embrague de uso comercial. Preparación libre, accionamiento libre.
20. Encendido libre, a volante magnético. Tipo y procedencia libre. No se permite el mecanizado. Se permite tornearse el cono para adaptar al cigüeñal.
21. Plaqueta de encendido y sus elementos libre preparación. No se permite el uso de rotor interno. Se permite encendido electrónico o a platino.
22. Carburador uno, libre preparación. Filtro aire libre.
23. Pedal de arranque en funcionamiento, se permite sacar arranque eléctrico y sus elementos.
24. Chasis libre.
25. Amortiguadores delanteros y traseros hidráulicos en funcionamiento. No se permite el uso de amortiguadores presurizados o con gas.
26. Rodado de 14 a 17 pulgadas.
27. No se permite cubiertas con tacos.
28. El lastre deberá estar debidamente fijado al chasis.
29. PROHIBIDO TODO TIPO DE ELEMENTOS DE BICICLETA.

110 c.c. 4T DELIVERY LIBRE

Edad Libre. Peso mínimo 120 Kg. (Conjunto Piloto y moto)

Categoría reservada para motores de 4 tiempos de 115 c.c. de cilindrada sin tolerancia.

1. Motores de 3 o 4 marchas refrigerados por aire que equipen motos de gran serie.
2. Se permite colocar tapa de cilindros y cilindros de distintos modelos de motores.
3. No está permitido el uso de cilindros cromados.
4. La tapa de cilindros será de exterior estándar e interior libre, manteniendo la distancia original de los espárragos de admisión y escape.
5. Dos válvulas por cilindro, libre preparación. Tabla de especificaciones de las válvulas permitidas:

		Cabeza	Tol. Cab.	Vástago	Tol. Vástago	Largo	Tol. Largo	
V-282	Admisión	23,00	+ 0,15	4,960	+ 0,01	65,40	+ 0,50	STD
V-283	Escape	20,00	+ 0,15	4,980	+ 0,01	65,95	+ 0,50	

6. Distribución a cadena, libre preparación.
7. Junta de tapa libre, compresión libre.
8. Árbol de levas libre, ángulo y alzada libre.
9. Balancines libres.
10. Resortes de válvulas libres 2 o 4, libre dureza.
11. Deberá poseer una BRIDA DE ADMISIÓN de aluminio de 20 mm de diámetro por 10 mm de altura. Los agujeros del anclaje deberán ser de 6,5 mm como máximo, el diámetro de la brida deberá comenzar y terminar en ángulo recto.

La misma deberá estar colocada entre el tubo de admisión y la tapa de cilindros. Las juntas serán de un espesor máximo de 1 mm.

12. Tubo de admisión libre.
13. Cigüeñal libre preparación y carrera, de material magnético.
14. Biela libre preparación de material magnético.
15. Pistón de libre preparación, con tres aros, dos de compresión y uno de lubricación. No se permiten aros fijos, deben tener funcionalidad como ARO.
16. Rodamientos libres.
17. Carter de motor estándar exterior, interior libre.
18. Embrague de uso comercial. Preparación libre, accionamiento libre.
19. Encendido libre, a volante magnético. Tipo y procedencia libre. No se permite el mecanizado. Se permite torneado el cono para adaptar al cigüeñal.
20. Plaqueta de encendido y sus elementos libre preparación. No se permite el uso de rotor interno. Se permite encendido electrónico o a platino.
21. Carburador uno, libre preparación. Filtro aire libre.
22. Pedal de arranque en funcionamiento, se permite sacar arranque eléctrico y sus elementos.
23. Chasis libre.
24. Amortiguadores delanteros y traseros hidráulicos en funcionamiento. No se permite el uso de amortiguadores presurizados o con gas.
25. Rodado de 14 a 17 pulgadas.
26. No se permite cubiertas con tacos.
27. El lastre deberá estar debidamente fijado al chasis.
28. PROHIBIDO TODO TIPO DE ELEMENTOS DE BICICLETA.

125 c.c. Internacional

Edad Libre.

DEFINICIÓN:

Pueden participar en esta categoría motocicletas de un cilindro, motor 2T con un cubicaje de 125 c.c. de cilindrada y un mínimo de 110 c.c. importada y de marca reconocidas mundialmente encuadradas dentro de las siguientes especificaciones técnicas:

TÉCNICA:

1. BLOCK MOTOR, CILINDRO Y TAPA DE CILINDRO: original, provisto de fábrica, estándar exterior y en su interior libre.
2. REFRIGERACIÓN: Por aire o líquido.
3. BUJÍA: rosca original del motor. Se permite el inserto, el valor término libre.
4. PISTÓN: Libre Nacional o importado. Se permite únicamente los pistones súper medidas: A, B, C, (con un cubicaje de 125 cc de cilindrada y un mínimo de 110 cc).
5. AROS DE PISTÓN: Libre, nacional o importado. No se permiten aros fijos, deben tener funcionalidad como ARO.
6. DISTRIBUCIÓN: Original.
7. CIGÜEÑAL: Original o similar al de fábrica. Recorrido original. El mismo deberá ser material magnético.
8. BIELA: Original o similar al de fábrica.
9. ESCAPE: Libre preparación, con silenciador.
10. ENCENDIDO: ORIGINAL, no permitiéndose el agregado de contrapeso adicionales (volantín). No se permite el uso de baterías. Siendo obligatorio el uso de cubre volante.
11. CARBURADOR: Hasta 39 mm (treinta y nueve) de diámetro a cortina con una tolerancia máxima de 0,2 mm (+-). Se prohíbe el encamisado, se puede cambiar el reglaje de difusores, paso de aire y/o ciclones.
12. ADMISIÓN: por vía original. Flappers: cuerpo original, láminas libres. Empalme del carburador: original estándar exterior.
13. SUPLEMENTOS DE FLAPPERS Y JUNTA DE FLAPPERS: libre.
14. JUNTAS MOTOR: no se permite el uso de suplementos entre juntas. La junta No deberá ser de más de 2mm de espesor.
15. EMBRAGUE: Original.
16. CAJA DE VELOCIDAD: Puede ser de hasta de 6 marchas y Libre su relación.
17. TRANSMISIÓN: Libre.
18. CADENA DE TRANSMISIÓN: Libre.
19. BASTIDOR (CHASIS): Original sin reformas.
20. SUSPENSIÓN DELANTERA Y TRASERA: original se permite solamente libre de reglaje de altura. Se prohíbe agregados de componentes no provenientes de fábrica como Ej.: EL compensador.

21. LLANTAS: Originales o similares a modelo en rueda delantera. Trasera Opcional, medidas 18" y/o 19" de diámetro por 2,15 de ancho máximo las medidas deberán estar gravadas en el aro de la llanta. Prohibido el uso de llantas de aleación.
22. MAZAS DE LA RUEDA: Originales o similares a la originales.
23. CUBIERTAS: procedencia MERCOSUR.
24. FRENSOS: original en perfecto funcionamiento.
25. MANDO DE CONDUCCIÓN: Deberán respetar los lineamientos tradicionales y tener la terminación de la palanca de freno y embrague en forma de bolita esférica. Y si utiliza cubre puños, solo es permitido un solo modelo. El mismo se encuentra sujeto únicamente al bulón de la palanca de embrague o de freno.
26. PUESTA EN MARCHA EN PISTA: A través del sistema original de fábrica.
27. TANQUE DE COMBUSTIBLE: Original o similar al de fábrica.
28. GUARDABARROS: delantero libre mantenimiento posición original y trasera de uso obligatorio.
29. SILLÍN E INSTRUMENTAL: original o similar al de fábrica, presentando máxima seguridad.
30. COMBUSTIBLE: Libre.
31. Con relación al termino "ORIGINAL" se entiende que debe ser lo procedente de fábrica de acuerdo al modelo y característica de la motocicleta en usos. Las Autoridades de esta Regional podrán autorizar el cambio de algunos elementos para educar algunas marcas y/o modelos al reglamento de ésta categoría y solicitar la documentación que crean necesaria para determinar el origen cierto todas de partes y / o elementos que motiven dudas, siendo obligatoria su presentación de la misma en tiempo y forma por parte del concurrente.
32. Por tratarse de motocicletas importadas, todo piloto tiene la obligación de presentara las autoridades de esta regional la documentación que acredite el ingreso legal al país del mismo, y hacerla homologar sin el cumplimiento de estos requisitos que no se permitirá participar.
33. Para el recambio de motor y/o elementos de chasis que esté homologado se deberá solicitar la autorización de las autoridades competentes de este regional, quienes comprobados si la parte a suplir cumple con este reglamento, autoriza el recambio. Por tratarse de una máquina importada, todo piloto tiene la obligación de presentar, al inscribir su maquina para participar, el despacho de aduana, que certifique el ingreso legal de la máquina al país de la misma.
34. CORTA CORRIENTES: tipo pulsador para todas las motos, en el manubrio del lado izquierdo.
35. 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 aclarados en l presente Cuya resolución será inapelables.
36. PROHIBIDO TODO TIPO DE ELEMENTOS DE BICICLETA.

CALENDARIO 2014 CAMP PROV de VELOCIDAD (8 FECHAS)

16-03-14	ORDOÑEZ	
27-04-14	LA PALESTINA	
25-05-14	ORDOÑEZ	
20-07-14	LA PALESTINA	
10-08-14	ORDOÑEZ	
21-09-14	LA PALESTINA	
19-10-14	ORDOÑEZ	
16-11-14	ORDOÑEZ	FINAL