

C.A.M 2018



REGLAMENTO TÉCNICO 4 TIEMPOS 110cc MENORES

Vigente desde 1/02/2018 X Germán Fantin.

Esta categoría está reservada para los pilotos participantes clase 2003, 2002, 2001 y 2000. Es obligatorio respetar las edades.

Se permitirá a los pilotos que corran en esta categoría competir en otra, respetando las siguientes reglamentaciones:

- Los pilotos clases 2002, 2001 y 2000 podrán competir en la categoría 125 Internacional.
- Los pilotos clase 2000 podrán competir en la categoría 125 Graduados.

Si los pilotos que corren en 125 Internacional o 125 Graduados, al finalizar la temporada 2018, quedan ubicados entre los 15 mejores ranqueados en los campeonatos de dichas categorías, deberán abandonar la categoría 110 Menores en la temporada 2019. Aquel piloto que obtenga el campeonato dos años consecutivos deberá ascender de categoría.

Desde la temporada 2018, todos aquellos pilotos que cuenten con un mínimo de diez competencias corridas, en su trayectoria en el C.A.M, en 125cc Internacional, 125cc Graduados o 250cc / 450cc Internacional (se suman los antecedentes en estas tres categorías), no podrán competir en las categorías 4 Tiempos 110 Menores y 4 Tiempos 110cc Mayores.

Será requisito indispensable para poder participar contar con la **autorización de los padres** y/o tutores, presentado por escrito, debiendo estar las firmas autenticadas ante **Escribano Público**, con el permiso y conformidad de ambos padres. Dicha autorización se renueva anualmente. Es obligatorio respetar las edades.

ELEMENTOS DE TELEMETRÍA: Se podrán utilizar solamente en las Tandas de Entrenamientos de todas las categorías, **excepto Minimotos**. En Clasificación, Series, Repechajes y Finales solo se permitirá el uso del tradicional RPM.

DEFINICIÓN: Pueden participar en esta categoría, motocicletas de 4T de un cilindro, con un cubicaje máximo de 115 c.c. de cilindrada, y un mínimo de 97c.c. Importada o nacional, cuya marca sea reconocida en el mercado, dentro de las siguientes especificaciones técnicas:

CARTER / TAPA DE CARTER: Original según marca y modelo del motor. **NO se permite el intercambio de tapas de una marca y cárter de otra**. Se permite el mecanizado de la boca del carter para poder introducir la pollera del cilindro.

CAJA DE VELOCIDADES: Libre, hasta un máximo de 4 marchas.

TUBO DE ADMISIÓN: Libre.

CARBURADOR: **CARBURADOR: 1(UNO)** Permitted el de Honda CG 125 o en su reemplazo de procedencia taiwanés o chino (Con o sin bomba), los mismo deberán ser de cortina de 20mm d diámetro y un alto 36mm, teniendo en cuenta una tolerancia de + o - 0.5mm, No se permite trabajar la cortina ni el encamisado del recorrido de la misma como tampoco la tapa de la cortina. En su interior libre preparación teniendo en cuenta todo sus componentes, como también el cuerpo del mismo. En su exterior sin cambios algunos, No se permitirá el arreglo o el aporte de material alguno, como tampoco no se permite el uso o adaptación del Power. Se permite trabajar en la boca del carburador para adatar el filtro de aire y se permite la utilización del Venturí, como también se permite eliminar elementos del cebador y los d la bomba, para aquel que la tenga y no la utilice. El carburador deberá tener en su cuerpo un orificio de 2.5 mm para poder colocar el precinto.

FILTRO DE AIRE: Libre en su tipo y forma.

CILINDRO: Se permite el de aluminio y el encamisado del mismo.

PISTÓN: Libre en su tipo y forma. Se prohíbe el uso de material cerámico. (2 aros de compresión más uno de aceite).

TAPA DE CILINDRO: De motocicleta 110cc y se permite utilizar la tapa de 125cc llamada C.D.I, siendo libre su preparación tanto el interior como el exterior. Se prohíbe el uso de 3 o más válvulas.

ÁRBOL DE LEVA: Alzada máxima hasta 6.5 mm medidas sobre la válvula de admisión y escape. (Se tomará la medición sin luz de válvula).

VALVULAS: Libre.

CIGÜEÑAL: Libre.

EMBRAGUE: Se permite eliminar o trabajar el centrífugo.

ENCENDIDO: Libre a volante. Prohibido rotor interno o batería.

BUJÍA: La rosca, el valor técnico y la cantidad de la misma libre.

MANDO DE CONDUCCIÓN: Deberán respetar los lineamiento tradicionales y tener la terminación de la palanca de frenos y embrague en forma de bolita (esférica).

CORTA CORRIENTE: Tipo pulsador para todas las motos, en el manubrio del lado izquierdo. De uso obligatorio y en perfecto funcionamiento.

CHASIS: Libre. Una vez que el mismo fue precintado no podrá ser reemplazado.

PEDALINES: Libre rebatibles.

ASIENTO Y MANUBRIO: Libre.

ESCAPE: Libre en su tipo y forma. Deberá ser debidamente fijado al chasis y que no ofrezca posibilidades de desprendimiento. Se prohíbe la salida de gases hacia el suelo. El mismo no deberá exceder el límite que determina el diámetro de la llanta trasera. Contar con silenciador o sordina.

LLANTAS: Libres material, hasta 18 pulgadas de diámetro.

CUBIERTAS: Procedencia MERCOSUR, en alto relieve, legibles.

FRENOS: Libre en perfecto funcionamiento. Se prohíbe elementos de bicicletas.

SUSPENSIÓN: Libre en su tipo y forma, en perfecto funcionamiento delantero y trasero.

TANQUE DE COMBUSTIBLE: Libre. Presentándose fijado al chasis para su seguridad.

EL NÚMERO IDENTIFICATORIO: será asignado por Fiscalizadora respetando el Ranking de cada temporada designándose numeración nueva a los pilotos que vayan debutando en cada competencia

NÚMERO IDENTIFICATORIO: La fiscalizadora informa que exigirá el número en el frente y los dos laterales en la moto. El mismo no podrá tener publicidades ni estar ilegible en su forma. Deberán mantener los colores reglamentados en cada categoría: **PLACA FONDO NEGRO Y NÚMERO COLOR BLANCO**; lo único que se autoriza llevar, es el nombre del piloto y el grupo sanguíneo, que también deberá estar en el casco correspondiente. La placa portadora del número no podrá tener ninguna curvatura en su forma y los números deberán tener, como mínimo, las medidas de **20 x 20 cm**. El número y placa lateral deberá tener el mismo tamaño y ser visible desde el palco de fiscalización.

SELLADO DE MOTORES: (Para todas las categorías) El piloto, mecánico o concurrente deberá acercarse a la moto previo a las pruebas de clasificación para proceder por parte de la Comisión Técnica al sellado de los motores.

IMPORTANTE:

*-Culminada su inscripción para la competencia, el piloto debe presentarse a una revisión **Pre Técnica** con su moto, indumentaria completa (buzo, cuellera, casco, pechera) llevando el recibo de pago de la inscripción y el de la cobertura médica.

*-**Precintado y sellado:** El piloto recibirá en el momento de la pre técnica la cantidad de precintos necesarios para precintar el chasis y el motor. Se deberán realizar 3 orificios de un diámetro de 2.5 mm, a saber: uno en el bulón pasante de la tapa del engranaje del árbol de leva, el siguiente orificio es en el espárrago de la tapa de cilindro después de la arandela y de la tuerca de tapa, y por último se realizará una en la tapa del engranaje de distribución. El cable o alambre del precinto se colocarán en forma conjunta a los 3 orificios mencionados anteriormente, el que deberá estar bien tensado.

*Este precinto será usado únicamente en la jornada deportiva, es decir sábado y domingo.

*Una vez que han sido entregados al piloto o mecánico pueden colocarlo.

* Los precintos son numerados y se asentarán en una planilla, donde constará también, nombre del piloto, número de moto y mecánico asignado. El control de los mismos se hará al momento de finalizada la serie clasificatoria o cuando lo estime necesario la técnica, en el lugar designado a tal fin a la salida de pista.

*La Técnica informa y recuerda que todo participante que ingrese después de la clasificación al parque cerrado, y no tenga el precinto colocado como corresponde siguiendo las pautas mencionadas, será sancionado con la exclusión de la clasificación.

CHALECO: Únicamente podrá ingresar a la pista y parque cerrado el piloto y un miembro con el chaleco correspondiente a la categoría.

*El piloto debe ingresar a la pista con el motor de su moto apagado, el casco en la mano y su mecánico con el chaleco correspondiente. En la grilla se realizará el control correspondiente de los elementos de seguridad, casco e indumentaria.

PUESTA EN MARCHA EN PISTA A través del sistema original de fábrica.

*Después del recambio de bujía, todas aquellas motos que sean asistidas por el mecánico o por el piloto, largarán en la última fila en el último lugar. El piloto deberá comunicar a dicha comisión en caso de reemplazo total y/o parcial de los elementos sellados.

***En caso** de necesidad **de reparar** y tener que quitar el precinto, deberá **informar a la Técnica**, y posteriormente **largará desde la línea de cambio de bujía**.

*En caso de detenerse la carrera por **accidente** las motos afectadas pueden ser **reparadas** por el **corredor** y 1 **mecánico** con el chaleco correspondiente a la categoría, por el tiempo determinado por el comisario Deportivo o Técnico. Ej.: elementos como palanca de comando, manubrio, pedalín, escape y otros elementos de fácil cambio. **La moto no se podrá retirar de la pista**. Para reanudar la carrera **debe ser** aprobado **por la** Comisión **Técnica**; dichas motos **largarán** en la línea de cambio de bujía, y en caso de largada con pace-car, en el último lugar.

*Luego de finalizar la carrera, es decir cuando el comisario deportivo baja la bandera a cuadros el piloto deberá girar por la pista e ingresar de inmediato por el sector de recambio de bujías hasta llegar al parque cerrado donde queda a disposición de la Técnica.

HERRAMIENTAS: Toda aquella moto que ingrese a Parque Cerrado con el piloto y el mecánico designado al desarme, deberá tener todas las herramientas indispensables para desarmar dicha moto, con el fin de agilizar el desarme.

*Al parque cerrado solo puede entrar dos personas, piloto, mecánico o 2 mecánicos únicamente con su correspondiente chaleco que lo identifica.

PESO: Mínimo, **120 kg** en línea de llegada (**Conjunto Moto / Piloto**). Finalizada cada **serie, repechaje o Final se efectuará** el pesaje de todos aquellos competidores que tomaron parte de la competencia. Será verificado por el Comisarios Técnicos. En caso de no dar con el peso mínimo el piloto será excluido automáticamente.

El piloto que sea excluido al finalizar la Serie podrá correr el Repechaje o Final dentro del peso mínimo.

UBICACIÓN DE 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 el bulón que lo sostiene frezado, para que el mismo no sobresalga de los respectivos plomos. No se permite que el bulón sobresalga de los respectivos plomos.

COMBUSTIBLE: Prohibida la utilización de aditivos o alcoholes, solamente mezcla nafta, 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.

El control del combustible se llevara a cabo mediante la utilización del medidor **comparador de combustibles** fabricado por **CICROSA S.A.**, La medición de la comparación de combustibles **no debe superar los 10 puntos**, caso contrario se procederá a su desclasificación

DENUNCIA: Deberá ser antes, durante o dentro de los 10 minutos posteriores a la finalización de la competencia, dentro en el Parque Cerrado, las motos designadas al desarme. La misma deberá ser presentada por escrito al Cuerpo Técnico teniendo un **valor de 15 entradas** (al valor del ente organizador), por pieza u objeto denunciado. El dinero será depositado a miembros de la Regional 4 de Motociclismo.

IMPORTANTE: Toda pieza objetada será retenida por el Comité Técnico, la misma será evaluada en reunión del Comisión Técnica. Una vez resuelto el fallo, si es favorable, será reintegrado dicho elemento, en caso contrario queda a criterio de la comisión técnica.

Se recuerda que aquel que no cumpla con el reglamento, será sancionado por la Técnica que se reserva el derecho de admisión

NOTA: Toda situación no aclarada en el presente reglamento, y que pudiera presentarse en las competencias a realizarse, será considerada en tal oportunidad por El Cuerpo Técnico y los delegados presentes, dándose la solución más lógica, cuyos fallos serán inapelables.

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.