C.A.M 2022

REGLAMENTO TÉCNICO 125cc GRADUADOS.

Vigente desde 01/02/2022 por Germán Fantín.

En esta categoría participarán pilotos clase 2004 o mayores. Es obligatorio respetar las edades.

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

DEFINICIÓN: Pueden participar en esta categoría motocicletas de un cilindro con un cubicaje de máximo de 135 cc sin tolerancia, y un mínimo de 100 cc, encuadradas dentro de las siguientes especificaciones técnicas:

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 el presente. Su resolución será inapelable.

BLOCK MOTOR:
***-** De fabricación nacional en gran serie por la empresa "Zanella S.A.", original desde 125cc y se autoriza el carter del 200 c.
***-** No se puede alterar la posición y medida original de los espárragos de cilindro.
***-** Permitida la reparación interior y exterior del Carter manteniendo lineamientos convencionales.
***-** Preparación interior libre.

TAPA DE CILINDRO:
***-** Zanella 125cc, o en su reemplazo Ramella o de otra marca, teniendo en cuenta siempre que la fabricación sea masiva y de fácil adquisición.
***-** Se permite el torneado de la aletas.
***-** El interior es libre, permitiéndose el cielo postizo cuyo material sea de aluminio.
***-** Se permite realizar inserto únicamente de acero.
***-** La junta, manteniendo la forma de apoyo, es libre su espesor y material.
***-** La tapa se deberá presentar granallada.

CILINDRO:
***-** Zanella, Ramella o de otra marca siempre y cuando sea de venta masiva y fácil adquisición, de 125 c.c. de cilindrada.
***-**Se permite el encamisado del cilindro de 200c.c. para llevarlo a 125cc.
***-** Se puede tornear el exterior del cilindro hasta un diámetro no inferior a 230 mm.
***-** En su interior debe conservar la cantidad de lumbreras originales 4 (cuatro). Sin tabique en el escape y admisión.
***-** El cilindro se deberá presentar totalmente granallado en su exterior.

REFRIGERACIÓN: Por aire.

PISTÓN: De fabricación nacional, conservando en su interior la marca del fabricante. No se permite pistón de cerámica.

AROS DE PISTÓN: Nacionales o importados máximo 2 (dos), prohibiéndose el uso de aros "L".

CIGÜEÑAL:
****-*** *De fabricación nacional*.
*- En los motores Zanella originales de cinco marchas deben mantener un *recorrido de 52 mm*, con una tolerancia de + 0.25 mm o de – 0.25 mm.
***-** Deberá ser de material Magnético.

BIELA: Libre.

ENCENDIDO:
****- Libre***, nacional o importado.
-** Prohibido el uso de baterías, siendo obligatorio ***el uso de cubre volante, original o similar, ***presentando seguridad.***

ELEMENTOS DE ELECTRÓNICA Y ADQUISICIÓN DE DATOS: En esta categoría NO **se podrán utilizar o anexar a la motocicleta elementos de electrónica y adquisición de datos para su medición.** Solo se permitirá el uso del tradicional **RPM, (**con o sin memoria, cuyos datos estén siempre relacionados a los RPM de la motocicleta**)**, siendo colocado en la parte superior del tanque o en el centro del manubrio**.** Se recuerda que en su gabinete exterior no deberá presentar o exponer ningún puerto de entrada o salida.

CARBURADOR: 1 (***Uno***) ***nacional o importado***, de ***28 mm*** de diámetro, con 0.5 mm de tolerancia.
*- Prohibido el encamisado del mismo.
*- Prohibido el uso de carburador a diafragma.
*-Se permite el uso de power.
***-**Se permite trabajar en el carburador para adaptar el filtro de aire, siempre y cuando sea fácil su desarme para su medición.

TUBO DE ADMISIÓN: Libre en su forma y medida. NO se permite introducir algún tipo la válvula o flappers.

ADMISIÓN: A corte de pistón, prohibiéndose la válvula rotativa y los flappers ya sea en el cilindro, tubo de admisión o en el cárter, la sobre alimentación o inyección de combustible.

EMBRAGUE: Libre, nacional o importado.

CAJA DE VELOCIDADES: De fabricación nacional con un máximo de 5 (Cinco) marchas. Relación libre.

RODAMIENTOS: Libre.

CHASIS O BASTIDOR:

*- Libre, nacional, manteniendo lineamiento tradicionales.

*-Deberá tener pedales rebatibles cuya punta deberá terminar en forma esférica, cuyo material de teflón o similar.

*-Todas las tuercas deberán ser con auto frenarte. Se prohíbe dejar pasar la rosca después de la tuerca más de 0,5 cm, como también teniendo en cuenta los estira cadena con el registro de tensión.

*-No se permite máquina muleto una vez precintada.

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

TANQUE DE COMBUSTIBLE: Deberá presentar máxima seguridad estando debidamente fijado al chasis, siguiendo líneas convencionales, deberá contar con tapa a rosca y canilla (1 o 2) de nafta, en perfecto funcionamiento, Libre su procedencia, teniendo en cuenta la calidad del material, apto para combustible. Se prohíbe el uso de tanque comúnmente llamado “Perita o Puma”.

COMBUSTIBLE: Prohibida la utilización de aditivos o alcoholes, solamente mezcla nafta / aceite, libre su octanaje. Terminada Clasificación, Serie y Final será obligatorio tener en el tanque la cantidad suficiente de combustible para permitir realizar el control, dicha cantidad no debe ser inferior a 200cc (***ideal 400 cc***). En caso de no poder realizarse el control correspondiente, se procederá a su desclasificación. ***Control del combustible*** Se llevará a cabo mediante la utilización del ***medidor comparador de combustibles*** fabricado por ***CICROSA S.A***., La medición de la comparación de combustibles ***no debe superar los 10 puntos***, caso contrario se procederá a su desclasificación.

SILLÍN, GUADABARROS E INSTRUMENTAL: Libre en su procedencia, debiendo respetar los lineamientos generales. Presentar máxima seguridad.

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

CRISTO: Se deberá usar doble Cristo, uno (1) inferior y (1) superior, de fabricación Nacional o importado, se deberá tener en cuenta la fabricación en gran escala y encontrándose disponible a la venta. El mismo no deber estar reparado o soldado, presentando seguridad.

SUSPENSIÓN: **Libre *en su tipo y forma*, en perfecto funcionamiento delantero y trasero.** (Prohibido usar elementos de bicicleta).

CORONA, CADENA Y PIÑÓN: Libre.

LLANTAS: Libres.

MASA DE RUEDAS: Libre.

CUBIERTAS: Procedencia ***MERCOSUR***. Marca y procedencia en ***alto relieve***, legible.

FRENOS: Delanteros y trasero obligatorios, de funcionamiento independientes, sistema a tambor y/o a disco, nacional o importado.

ESCAPE: Libre en su tipo y forma, no deberá exceder el límite que determina el diámetro de la llanta trasera, y en su ancho ***no deberá superar los 15 cm***, medida desde el flanco *de la llanta* trasera a parte exterior de la mismo. El escape deberá ser ***fijado debidamente hacia el chasis***, que ***no*** ofrezca posibilidad de ***desprendimiento***. ***Se prohíbe la salida de gases hacia el suelo***.

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:
*- Se 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.
*- Los colores reglamentados en esta categoría son***: PLACA FONDO BLANCO Y NÙMERO ROJO.***
*-También deberá llevar impreso en el recuadro del número y en el casco, el ***nombre del piloto*** y el ***grupo sanguíneo***.
*- La placa portadora del número no podrá tener ninguna curvatura en su forma y los números deberán ubicarse en el interior de un recuadro, como mínimo, de ***20cm X 20cm***.
*- Los números ***como mínimo 15cm de alto por 4cm de ancho***.
*- La placa delantera deberá estar fijada a los barrales. Si por alguna razón la Fiscalizadora considera que no es lo suficientemente visible desde el palco de Fiscalización**,** se procederá a su corrección.

CHALECO: Únicamente podrán ingresar a la pista y al parque cerrado el piloto y un miembro mayor de edad con el chaleco correspondiente a la categoría. El mismo será controlado en la puerta de ingreso a pista como también por personal de seguridad.

*-El piloto debe ingresar 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.

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

PRECINTADO Y SELLADO: El piloto recibirá en el momento que se realice la pre-técnica la cantidad de precintos necesarios para precintar chasis, carburador y motor (CARTER, CILINDRO, TAPA DE CILINDRO). A su vez recibirá una planilla en la que completarán: *categoría, * nombre del piloto, * número de moto, * fecha, * números de precintos correlativos, * firma del piloto.
Una vez que han sido entregados los precintos, pueden colocarlos y completar la planilla. La misma deberá ser entregada al CUERPO TÉCNICO o al Comisario Deportivo por el piloto o mecánico con el chaleco correspondiente de la categoría, en el momento de ingreso a pista o en la línea de largada antes del comienzo de la clasificación.
Se recuerda que si la planilla no es entregada en tiempo y forma o está incompleta o ilegible o no concuerdan los números, el piloto será SANCIONADO con la exclusión de la clasificación o final.
El control de la planilla se realizará al finalizar la clasificación o cuando lo estime necesario la Técnica, en el lugar designado.

COLOCACIÓN DE LOS PRECINTOS

Chasis:

1- Sobre la punta de uno de los bulones (no espárrago) que sujetan el motor al chasis (CUNA fija), es decir después de la arandela y después de la tuerca en la rosca sobresaliente, se realizará 1 (uno) orificio de 3 mm de diámetro.
El cable o alambre del precinto tendrá que colocarse bien tenso, deberá pasar por dentro del orificio y luego por detrás del chasis, quedando enlazada la punta del bulón con el chasis. En caso que se corte el bulón enlazado quedará excluido el participante de la clasificación o final. Solo será contemplado si sufrió un accidente. En este caso, la motocicleta deberá ser presentada en parque cerrado donde se reemplazará el bulón y el precinto. Si Técnica considera que el tiempo no alcanza para reemplazar dichos elementos, se puede autorizar al participante a que termine la competencia y luego vuelva al parque cerrado.

Carburador:
1- El carburador deberá tener en su cuerpo un orificio de 3 mm de diámetro, donde el cable o alambre del precinto deberá pasará y quedar bien tensado.

Motor:
1- En la Tapa de Cilindro se deberá realizar un orificio de 3 mm de diámetro, donde el cable o alambre del precinto deberá pasar y quedar bien tensado.
2- En el Cilindro se realizará 1 (uno) orificio de 3 mm en el lado del encendido del motor en la aleta inferior. El otro orificio de 3 mm será en unas de las caras del Carter.
El cable o alambre del precinto deberá estar bien tensado y se colocará por dentro de los 2 orificios mencionados anteriormente, en forma conjunta.

*En las tandas de pruebas libres **NO** es necesario que se coloquen los precintos.

*En caso de accidente o caída y el precinto se rompa o se corte, se deberá presentar en el sector de parque cerrado la moto y el precinto roto. La Técnica realizará una evaluación de la moto y la situación. Si el tiempo no alcanza para el reemplazo del precinto se podrá autorizar al participante a que termine la competencia y luego vuelva al parque cerrado, recordando siempre presentar moto y precinto roto, ya que de lo contrario quedará EXCLUIDO.
*Estos precintos serán usados para la jornada deportiva, es decir sábado y domingo, no es necesario que se retiren de la motocicleta ya que pueden ser reutilizados para la próxima competencia.
***En caso de necesidad de reparar y tener que quitar el o los precintos deberá informar a la técnica y posteriormente largará en cuarta fila.
*Todo aquel piloto o mecánico que quiera revisar cilindro, pistón, aros, perno, jaula o ver el cigüeñal desde arriba y NO SER RECARGADO, deberá hacerlo en el sector del parque cerrado, con el previo aviso al Comisario Técnico, quien será el encargado de revisar que no esté cortado el alambre o que haya alguna anomalía en el precinto. El mismo Comisario Técnico realizará el corte del alambre del precinto y autorizará el desarme.
*En caso de tener que reparar o reemplazar alguna pieza, será recargado.
*NO SERÁ RECARGADO quien tenga que reemplazar la junta de apoyo o base del cilindro en caso de que la roturas se dé en el desarme.
*SERÁ RECARGADO cuando se note que la junta está rota o soplada anteriormente al desarme.

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 colocarlos y completar la planilla, donde la misma será entregada por el piloto y mecánico teniendo el chaleco correspondiente al ingreso de la pista (línea de largada) en el momento del comienzo de la competencia, al cuerpo

técnico. Se recuerda que si la ficha no es entregada en tiempo y forma o está incompleta o ilegible o no concuerda los números será sancionado con la exclusión de la clasificación.

Los precintos son numerados y se asentarán en una planilla, donde constará también, nombre del piloto, la firma del mismo; número de moto, El control y si están bien puestos los mismos, se hará en el momento de finalizada la serie clasificatoria o cuando lo estime necesario la técnica, en el lugar designado.

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.

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.**

Todo aquel piloto o mecánico que quiera revisar cilindro, pistón, aros, perno, jaula o ver el cigüeñal desde arriba y NO SER RECARGADO, deberá hacerlo en el sector del parque cerrado, con el previo aviso al Comisario Técnico, quien será el encargado de revisar que no esté cortado el alambre o que haya alguna anomalía en el precinto. El mismo Comisario Técnico realizará el corte del alambre del precinto y autorizará el desarme.

En caso de tener que reparar o reemplazar alguna pieza, será recargado.

NO SERÁ RECARGADO quien tenga que reemplazar la junta de apoyo o base del cilindro en caso de que la roturas se dé en el desarme.

SERÁ RECARGADO cuando se note que la junta está rota o soplada anteriormente al desarme.

PUESTA EN MARCHA EN PISTA: Será el comisario Deportivo o el comisario Técnico que autorice el ingreso del mecánico para la puesta en marcha de la moto en la pista.

*Después del ***recambio de bujía***, El mecánico deberá salir de la pista hacia el cesto de los mecánicos y todas aquellas motos ***que sean asistidas por el mecánico*** o piloto, ***largará en*** última fila, en el ***último lugar.***

*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, pedalin, 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.

* El piloto deberá comunicar a dicha comisión en caso de reemplazo total y/o parcial de los elementos sellados.

*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 en el sector de recambio de bujías hasta llegar al parque cerrado, donde queda a disposición de la Técnica.

PESO: Terminada cada Serie, Repechaje o Final, se efectuará el pesaje, a todos aquellos que tomaron parte de la competencia. En caso de no dar con el peso mínimo, el piloto será excluido automáticamente.
Peso Mínimo *145 Kg*. en línea de llegada. (***Conjunto Moto – Piloto***)
El piloto que sea excluido al finalizar la Serie, podrá correr el Repechaje, 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.

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

HERRAMIENTAS DEL MECÁNICO: 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.***

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

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.

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

*El Comité Técnico se reserva el derecho de modificar el presente reglamento.

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.