

C.A.M 2016

REGLAMENTO TÉCNICO 125cc GRADUADOS.

Vigente desde 20/02/2016 x Germán Fantin.

En esta categoría participaran pilotos clase 2000 o mayores sin límite de edad Superior. Es obligatorio respetar las edades.

DEFINICIÓN: Pueden participar en esta categoría motocicletas de un cilindro con un cubicaje de máximo de 135 c.c sin tolerancia, y un mínimo de 100 c.c, 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.c. No se puede alterar la posición y medida original de los espárragos de cilindro. Permitida la reparación interior y exterior del Carter. Preparación interior libre,

TAPA DE CILINDRO: Zanella 125cc, o en su remplazo Ramella o de otra marca siempre y cuando sea de venta masiva y fácil adquisición, permitiendo el torneado de la aletas. Interior libre. **En su interior se le permite el cielo postizo cuyo material sea del mismo material que la tapa (aluminio).**

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 deberá presentar granayado exterior.

REFRIGERACION: Por aire.

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

AROS DE PISTON: 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 **máxima de 0.25 mm +, - .**

BIELA: Libre.

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

CARBURADOR: 1 (*Uno*) **nacional o importado**, de **28 mm** de diámetro, con 0.5mm de tolerancia, prohibido el encamisado del mismo o el uso de carburador a diafragma. – **Se permite el uso de power-**. Se permite trabaja en el carburador para adatar el filtro de aíra, siempre 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.

ADMISION: 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: Libre. No se permite maquina muleto.

PEDALINES: Libre. Rebatibles.

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

TANQUE DE COMBUSTIBLE Libre su procedencia; se prohíbe el uso de tanque de comúnmente llamado “Perita o Puma”. Deberá presentar máxima seguridad.

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 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.

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.

SUSPENSION DELANTERA Y TRASERA: Libre.

CORONA, CADENA Y PINION: 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**. **Deberá contar con silenciador o sordina**.

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 NÚMERO 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**, midiendo los números **como mínimo 15cm de alto por 4cm de ancho**. Si por alguna razón la

Fiscalizadora considera que no es lo suficientemente visible desde el palco de Fiscalización, se procederá a su corrección.

*-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.

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 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 acercarse a la moto previo a las pruebas de clasificación para proceder por parte de la Comisión Técnica al sellado de los motores.

*-**PUESTA EN MARCHA EN PISTA:** Será el comisario Deportivo o el comisario Técnica 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, 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.

*- En caso de detenerse la competencia por una caída; todo aquel **piloto que no está afectado a la caída** y quiera corregir la puesta a punto de la motocicleta **no podrá ser asistido por el mecánico**, como tampoco se le puede alcanzar herramientas. Si el piloto podrá tocar la motocicleta, con los medios que él disponga en el lugar de largada y el momento. En caso de no cumplir con lo mencionado será sancionado.

*-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.

*-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. Toda aquella moto que **ingrese al parque cerrado** con el piloto y el **mecánico** que se haya designado al desarme, deberá **tener todas las herramientas indispensables** para desarmar dicha moto, **con el fin de agilizar el desarme.**

*-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 TECNICA PUEDE CONTROLAR LA MOTO EN EL MOMENTO QUE LO REQUIERA SU COMISARIO TECNICO, A LA VEZ QUE SE RESERVA EL DERECHO DE ADMISION.