

C.A.M 2019



REGLAMENTO TÉCNICO 125cc GRADUADOS.

Vigente desde 1/02/2019 por Germán Fantin.

En esta categoría participarán pilotos clase 2001 o mayores. Es obligatorio respetar las edades.

ELEMENTOS DE ELECTRÓNICA Y ADQUISICIÓN DE DATOS: En esta categoría **NO se podrán utilizar o anexas 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.

DEFINICIÓN: Pueden participar en esta categoría motocicletas de un cilindro con un cubaje 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.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 reemplazo 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). Se permite realizar inserto únicamente de acero.**

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.

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 (siempre y cuando esté dentro de la cilindrada). Teniendo en cuenta estas medidas mencionadas, cada una de ellas tendrá que tener una tolerancia como máximo de no + 0.25 mm o de - 0.25 mm.

BIELA: Libre.

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

CARBURADOR: 1 (Uno) **nacional o importado**, de **28 mm** de diámetro, con 0.5 mm de tolerancia, prohibido el encamisado del mismo o el uso de carburador a diafragma. **Se permite el uso de power**. Se permite trabajar en el carburador para adatar 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: Libre. No se permite máquina muleto.

PEDALINES: Libre. Rebatibles.

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 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**. **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.

*-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.

PRECINTADO Y SELLADO: El piloto recibirá en el momento de la pre técnica la cantidad de precintos necesarios para precintar el chasis, el motor y a su vez una planilla. Se deberán realizar orificios de un diámetro de 3mm, a saber: Se colocaran en forma individual, 1 en rosca del bulones del soporte (FIJO) del chasis que sujeta al motor, 1 en el carburador, 1 en la tapa de cilindro y como ultimo 1 orificio en el cilindro y 1 orificio a una de las caras del carter del motor, el cable o alambre del precinto se colocarán en forma conjunta a los 2 orificios mencionados anteriormente, el que deberá estar bien tensado, los mismos orificios en su totalidad deberán estar orientados del lado del encendido. Se recuerda que deberán estar colocados correctamente.

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. 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.**

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.