

C.A.M 2019



REGLAMENTO TÉCNICO 450cc INTERNACIONAL.

Vigente desde el 1/02/2019 por Germán Fantin.

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

Estas motocicletas participarán en forma conjunta con las 250cc 2 tiempos con una clasificación única, puntaje y escala de premios. (Ver reglamento 250 2T).

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 4T de un cilindro, con un cubicaje mínimo de 348cc y un máximo de 450cc, importadas y de marcas reconocidas mundialmente. Está permitido el uso de motocicletas provenientes del Cross o enduro, adaptadas para velocidad en óvalos de tierra.

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 o 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. Cuya resolución será inapelable.

TAPA DE CILINDRO: Original, como proviene de fábrica, hasta 4 válvulas, interior libre para los motores a carburador. En los motores a inyección se prohíbe el pulido o cualquier alteración de la misma.

ÁRBOL DE LEVAS: Libre.

RESORTE DE VÁLVULAS: Libre.

VÁLVULAS: Libre.

PISTÓN: Libre (Nacional o importado)

CARBURADOR: Original. Provisto de fábrica, **libre su preparación en su interior**, con relación a las motocicletas a **inyección**, su interior **no se permite agrandar** ni pulir el cuerpo de la brida y de la mariposa, manteniendo una diámetro de 44 mm con una tolerancia de + o - 0,25 mm, siendo el único conducto de regulación en el paso del aire y el combustible.

EMBRAGUE: Original o similar en su reemplazo, se prohíbe el uso de embragues especiales, de competición o reforma. (Sin anti-rebote).

CAJA DE CAMBIO: Libre, deberá presentarse con todos sus elementos en funcionamientos, hasta 6 marchas. (Será contemplado en caso de rotura de la misma).

CHASIS: Original, sin reformas.

SOPORTE DE MOTOR AL CHASIS: Opcional (libre).

MANDO DE CONDUCCIÓN: Debe presentar los lineamientos tradicionales y tener la terminación de la palanca de frenos y embrague en forma 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.

CORTA CORRIENTE: Tipo pulsador para todas las motos, en el manubrio del lado izquierdo, de uso obligatorio y en perfecto funcionamiento como también se prohíbe el uso de elementos eléctricos no provistos por fábrica o el intercambio de elementos de una marca a otra. Tanto en las Clasificaciones, Series y Finales.

SILLÍN, GUARDABARROS, INSTRUMENTAL: Original.

PEDALÍN: Original o similar, en su reemplazo, en caso de rotura deberá mantener su posición como proviene de fábrica según el modelo.

TANQUE DE COMBUSTIBLE: Original o similar, presentando 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.

El 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.

RADIADORES: Libre, 1 o 2 opcional.

ESCAPE: Libre preparación, con silenciador, respetando su posición de fábrica.

FRENOS: delanteros y traseros obligatorios, de funcionamiento independiente, libre su sistema y procedencia. Se permite anexas por debajo del caliper un conducto para el enfriamiento del aire para la refrigeración del disco de freno.

AMORTIGUADORES: Originales, libre preparación en su interior, (estándar exterior). Se permite reemplazar únicamente *la tapa de la recámara de nitrógeno, junto a sus componentes de la misma para su recarga, junto al resorte, como también la tuerca de regulación del resorte y el suplemento entre los mismos.*

SUSPENSIÓN TRASERA: Deberá conservar su componente provisto de fábrica (o siendo reemplazado por rotura o desgaste por repuestos **Originales de la Marca**) sin alteración alguna y se prohíbe eliminar o soldar o agregados de componentes que no hayan venido de fábrica.

SUSPENSIÓN DELANTERA: *Standard exterior, en su interior libre.* Se prohíbe agregado de componentes no provistos de fábrica, como por ej., el compensador y el largador.

CADENA DE TRANSMISIÓN: Libre.

TRANSMISION: Libre.

MASA DE RUEDAS: Libre.

LLANTAS: Libre

CUBIERTA DELANTERA: Libre marca, procedencia Mercosur, escrita en alto relieve.

CUBIERTA TRASERA: Se autoriza el uso de cubiertas de *fabricación brasilera*. La *marca* debe ser **PIRELLI**, medida y procedencia de la misma se verán sobresaliente en alto relieve. También *se puede utilizar* la cubierta **Sport Demon de Pirelli**. Se prohíbe usar con tacos.

Se deberán utilizar, **como mínimo, 4 carreras, En caso de rotura o pérdida podrá ser reemplazada por otra usada**, utilizada anteriormente. Esta cubierta será utilizada hasta que se cumplan la cantidad de carreras que le faltaban correr a la cubierta que se había presentado con el fallo, cuyo sello que la identifica se encuentre grabado. **Se permita su rotación de lados de uso entre Series, Clasificaciones o para la Final. Serán controladas y selladas por el Cuerpo Técnico.**

Las medidas son MT 75 150/70/17 y 140/70/17.

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 COLOR NEGRO.**

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.

ATENCIÓN

*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 motor y chasis. Deberán realizar un **orificio de 2,5 mm** de

diámetro como mínimo y colocar los precintos en las siguientes piezas: en el **cilindro**, en la **tapa de cilindro**, en el **chasis** y en la **tapa de embrague** entre bulón y bulón. Este precinto será usado únicamente en la jornada deportiva, es decir Sábado y Domingo.

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.

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 al lado con el chaleco correspondiente. En la grilla se realizará el control correspondiente de los elementos de seguridad, casco e indumentaria, siendo controlado por el comisario Deportivo, o encargado de la médica o el técnico.

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

*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 necesidad de reparar y tener que quitar el precinto o elementos sellados, el piloto deberá informar a la Técnica, y posteriormente largará desde la línea de cambio de bujía.

-MOTO MULETO: Un piloto podrá utilizar moto muleto presentando la moto autorizada que estuvo usando anteriormente con problemas mecánicos que no llegue a reparar para clasificación, series, repechaje o final.

La moto muleto no podrá estar inscripta o precintada a nombre de otro piloto, en ese caso no podrá ser utilizada por el piloto afectado por rotura. En caso de utilizar moto muleto deberá colocar las cubiertas de la oficial.

El cambio de moto deberá ser presentado a la Técnica para su autorización. De utilizar moto muleto el piloto deberá ubicarse en la grilla de largada desde la zona 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.

*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 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.**

*Toda moto que, al ser controlada por la técnica, no presente el precinto o su número no fuese legible, o haya sido cortado sin autorización de la Técnica, su piloto quedará descalificado automáticamente, perdiendo los puntos del campeonato desde la fecha de colocación de los precintos hasta el momento de verificada la anomalía inclusive, **pero no pierde su posición en el Ranking al solo efecto de la participación en la categoría 125cc internacional. (Ránking Virtual).**

Todo piloto que se niegue a presentar su moto a Revisación Técnica, durante la temporada 2019 del C.A.M, no podrá competir en la temporada 2020 de esta categoría.

MOTO DE ALQUILER Todo aquel que quiera competir en la categoría con una moto alquilada (o prestada) lo podrá hacer, siempre teniendo en cuenta lo siguiente:

1- **Si la moto es utilizada por una competencia se les colocara los precintos correspondientes y al finalizar la competencia será revisada** por el cuerpo técnico para que **en la próxima pueda utilizar otra moto** y no pierda los puntos de la competencia anterior.

2- Si el competidor **va a utilizar la moto más de una competencia lo deberá informar** a la técnica y también informar cual será **la última competencia** que utilizará esa misma moto **para realizar la revisión técnica.** Después de la revisión si se encuentra todo bien será autorizado el competidor a que pueda utilizar otra moto y que los puntos obtenidos en competencias anteriores con esa moto no los pierda.

3- Con respecto a la **cubierta deberá ser siempre la misma** por más que se haya cambiado de moto el piloto con su correspondiente cubierta tiene que **cumplir las 4 competencias** (El competidor debe ser propietario de la cubierta).

Se recuerda que aquel **que no cumpla con el presente reglamento será sancionado por el cuerpo Técnico,** dándose la solución más lógica, cuyos fallos serán inapelables. El cuerpo técnico se reserva el derecho de admisión.

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 de la Comisión Técnica. Una vez resuelto el fallo, si es favorable será reintegrado dicho elemento. En caso contrario queda a criterio de la Comisión Técnica.

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.

*Este Reglamento se encuentra en desarrollo y estudios sobre la nueva generación de motos modernas que están llegando al mercado.

*En la duda: se prohíbe el reemplazo de piezas o agregados en la moto que no sean de fábrica, siempre y cuando no esté aclarado en el Reglamento, deberá ser consultado al Comité Técnico.

*El Comité Ejecutivo de la Regional 4 de Motociclismo Deportivo junto al Cuerpo Técnico se reserva el Derecho de Admisión.

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.