

# C.A.M 2020



## REGLAMENTO TÉCNICO 4 Tiempos 110cc MAYORES.

Vigente desde 01/02/2020 por Germán Fantin.

Esta categoría está reservada para pilotos clase 2001 o mayores. Es obligatorio respetar las edades.

En caso de obtener el campeonato un piloto dos años consecutivos, deberá ascender obligatoriamente a las categorías mayores, ya que esta categoría está considerada como Promocional.

Se permitirá a los pilotos que corran en 2020 en esta categoría competir en 125cc Internacional, 125cc Graduados o 250cc / 450cc Internacional con la siguiente aclaración: si estos pilotos, al finalizar la temporada 2020, quedan ubicados entre los 15 mejores ranqueados en los campeonatos de dichas categorías, deberán abandonar la categoría en la temporada 2021.

**NO** podrán competir en esta categoría los 15 pilotos mejores ranqueados en los años 2017, 2018 y 2019 en las categorías 125 cc Internacional, 125 cc Graduados y 250/450 cc Internacional.

### **PRE-TÉCNICA:**

Culminada la inscripción para la competencia, el piloto debe presentarse con su moto e indumentaria completa a una revisión 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 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:

**CARBURADOR:** 1(UNO) Permitiéndose 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 de 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 permitirá el uso o adaptación del Power. Se permite trabajar en la boca del carburador para adaptar el filtro de aire y se permite la utilización del Venturí, como también se permite eliminar elementos del cebador y los de 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.

**TUBO DE ADMISIÓN:** Libre.

**EMBRAGUE:** Se permite trabajar o eliminar el centrífugo.

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

**CARTER:** Original según marca y modelo del motor. Se permite el mecanizado de la boca del carter para poder introducir la pollera del cilindro y la colocación de insertos.

**TAPAS DE CARTER:** Libre.

**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 (dos) aros de compresión más 1 (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).

**VÁLVULAS:** Libre.

**CIGÜEÑAL:** Libre.

**ENCENDIDO:**

\*- No se permite el rotor interno.

\*- Libre, nacional o importado a volante.

\*-Prohibido el uso de batería.

\*- Es obligatorio el uso de cubre volante presentando seguridad.

**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.

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

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

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

**CHASIS O BASTIDOR:** Libre, nacional, manteniendo lineamiento, deberá tener pedales rebatibles cuya punta deberá terminar en forma esférica de teflón, todas las tuercas deberán ser con auto frenante. 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.**

**PEDALINES:** Libre. Rebatibles.

**ASIENTO Y MANUBRIO:** Libre.

**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.

**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** 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.

**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**, delantero y trasero en perfecto funcionamiento, obligatorios y de funcionamientos independientes. Se prohíbe elementos de bicicletas.

**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 debe estar reparado o soldado, presentando seguridad.

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

**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 VERDE OSCURO**. 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.

**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.

### **IMPORTANTE:**

**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. 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- El cable o alambre del precinto enlazará al chasis. Se colocará bien tensado en un lugar fijo en el chasis, donde se pueda ver fácilmente y se lea la numeración.

#### **Carburador:**

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

#### **Motor:**

1- Un orificio de 3 mm en la cabeza del bulón pasante de la tapa del engranaje del árbol de leva.

2- El siguiente orificio de 3 mm es en el espárrago de la tapa de cilindro después de la arandela y de la tuerca (de tapa de cilindro), es decir en la rosca del espárrago.

3- Otro orificio de 3 mm se realizará en la tapa del engranaje de distribución.

4- El cable o alambre del precinto se colocará bien tensado, por dentro y en forma conjunta de los 3 orificios mencionados anteriormente.

\*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 la línea de cambio de bujías.

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, 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 clasificación, al cuerpo técnico. Se recuerda que si la ficha no es entregada en tiempo y forma o está incompleta o ilegible o no concuerdan 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 clasificación 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**.

**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.

**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.

**PESO:** Mínimo, **125 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.

\*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.***

**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.

**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.

\*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

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.