



**2022**



## **REGLAMENTO TÉCNICO 125cc INTERNACIONAL**

**VIGENCIA: 2022 hasta ENERO 2023**

**Comisario Técnico: Germán Fantín**

**En este año 2023, participarán pilotos clase:**

→ 2007 o mayores

El piloto que quede rankeado CAMPEÓN de esta categoría DOS años consecutivos, NO PODRÁ PARTICIPAR EN EL PRÓXIMO CAMPEONATO. La medida se implementa con el único fin de lograr el incremento del parque de la categoría.

### **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 un cilindro, motor 2T con un cubicaje de 125 c.c. de cilindrada (tolerancia: 1 cc.) y un mínimo de 120 c.c. importada y de marca reconocida mundialmente encuadrada 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 aclarado en el presente.

**TÉRMINO ORIGINAL:** Se entiende que debe ser lo procedente de fábrica de acuerdo al modelo y las características de la motocicleta en uso. Las Autoridades de esta Regional podrán autorizar el cambio de algunos elementos para adecuar o equiparar alguna diferencia que haya entre diferentes marcas y/o modelos al reglamento de esta categoría.

**BLOCK MOTOR y CILINDRO:** Original provisto de fábrica, estándar exterior y en su interior libre.

### **TAPA DE CILINDRO:**

\*- Para las motos marca KTM y HUSQVARNA original provisto de fábrica, estándar exterior y en su interior libre preparación (se permite el uso de cielo postizo de aluminio).

\*-Para las **demás marcas** la tapa es libre, siendo de aluminio únicamente.

\*- La junta manteniendo la forma del apoyo es libre su espesor y material.

**REFRIGERACIÓN:** Por aire o líquido.

**BUJÍA:** Rosca original del motor. Se permite el inserto de acero, el valor término libre.

**PISTÓN:** Libre, nacional o importado. Se permite únicamente los pistones súper medidas: A, B, C Y D con un cubicaje de 125c.c. de cilindrada (tolerancia: 1 cc.) y un mínimo de 120 c.c.

**AROS DE PISTÓN:** Libre nacional o importado.

**BIELA:** Libre para todas las Marcas, menos para la KTM y HUSQVARNA por ser similar a la KTM.

**CIGÜEÑAL:** Original o similar al de fábrica. Recorrido original. El mismo deberá ser de material magnético.

**ENCENDIDO:** Original, no permitiéndose el agregado de contrapesos adicionales al volantín. No se permite el uso de baterías. Siendo obligatorio el uso de cubre volante.

**ELEMENTOS DE ELECTRÓNICA Y ADQUISICIÓN DE DATOS: (SE ESTÁ DEFINIENDO)**

**CARBURADOR:**

\*-1 (Uno) **BOCA.**

\*- Siendo como único paso de combustible y/o aire.

\*- Para la **marca KTM y HUSQVARNA:** **hasta 39 mm** (treinta y nueve) de diámetro interior, con una **tolerancia** máxima de **0.3 mm** (+ -).

\*- No se permite el encamisado.

\*- No se permite el uso del power.

\*- Se puede cambiar el reglaje de difusores, pozos de aire y/o chicleres.

\*- Para las **demás marcas:** original, como proviene de fábrica en su exterior, interior libre preparación

\*- Prohibido el encamisado del mismo.

\*- Prohibido el uso de carburador a diafragma.

\*- El ya mencionado deberá tener en su interior el único conducto en forma cilíndrica, sin alteración alguna desde los 10mm antes la cortina hasta el fin del cuerpo con el diámetro correspondiente.

\*- 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 el diámetro, totalmente ORIGINAL. siendo el único conducto de regulación en el paso del aire y el combustible.

**GOMA DE ADMISIÓN:** Original. Estándar en su exterior, interior libre preparación.

**CAJA DE AIRE:** Original o en su reemplazo de la marca y modelo, se permite trabajar o recortar la misma.

**FILTRO DE AIRE:** Libre su tipo y forma como también su procedencia.

**SUPLEMENTO DE FLAPPERS Y JUNTA DE FLAPPERS:** Libre, manteniendo lineamientos tradicionales.

**FLAPPERS Y LÁMINAS:** Libres.

**VÁLVULAS DE ESCAPE:** Libre preparación.

**REGULACIÓN DE VÁLVULAS DE ESCAPE:** Se permite a la motocicleta YAMAHA, HONDA, KAWASAKI y SUZUKI reformar la tapa de embrague secundaria tanto en su interior como en su exterior, como así también se autoriza modificar el funcionamiento del centrífugo, haciendo su funcionamiento regulable desde el exterior. Dicha reforma permitirá variar la apertura de las válvulas de escape desde el exterior de la tapa de embrague.

**JUNTAS DE MOTOR:** Libre para todas las marcas, menos para la KTM. Espesor hasta 2 mm, sin tolerancia.

**EMBRAGUE:** Original.

**CAJA DE VELOCIDAD:** Puede ser hasta de seis marchas y libre su relación. Queda prohibida totalmente la falta de engranajes correspondiente al modelo de moto.

**CHASIS:** Original, sin reformas. Se deberá correr con el mismo chasis. No se permite máquina muleto.

**MANDOS DE CONDUCCIÓN:** Deberán respetar los lineamientos tradicionales, y tener la terminación de las placas de freno y de embrague en forma de bolita (esférico). Si se utilizara cubre puño, solo es permitido un solo modelo. El mismo se presentará sujeto únicamente al bulón de la palanca de embrague / freno.

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

**GUARDABARROS:** Delantero libre manteniendo posición original y trasero de uso obligatorio.

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

**TANQUE DE COMBUSTIBLE:** Original o similar al de fábrica.

**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 12 puntos**, caso contrario se **procederá a su desclasificación**.

**SILLÍN E INSTRUMENTAL:** Original o similares al de fábrica. Presentar máxima seguridad.

**TRANSMISIÓN:** Libre.

**CADENA DE TRANSMISIÓN:** Libre.

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

**SUSPENSIÓN DELANTERA Y TRASERA:** (original), se permite solamente libre el reglaje de altura. Se prohíbe agregados de componentes no provenientes de fábrica como por ejemplo el compensador y el largado.

**LLANTA DELANTERA:**

\*- Originales o similares a modelo en rueda **delantera 21 pulgadas**.

\*- Las medidas deberán estar grabadas en el aro de la llanta.

\*- Prohibido el uso de llantas de aleación.

**LLANTA TRASERA:**

\*- La medidas **18" y/o 19" pulgadas de diámetro**.

\*- **El ancho de la misma es opcional Libre**.

\*- Las medidas deberán estar grabadas en el aro de la llanta.

\*- Prohibido el uso de llantas de aleación.

**MASAS DE RUEDAS:** Originales o similares a las originales.

**CUBIERTA DELANTERA:** Libre.

**CUBIERTA TRASERA:**

\*- Procedencia **MERCOSUR**.

\*- La marca y la procedencia de la misma deberán sobresalir en alto relieve.

\*- Se prohíbe usar con tacos.

**\*-Se deberá utilizar, como mínimo, 3 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 permite su rotación de lados de uso entre Series, Clasificaciones o para la Final. Serán controladas y selladas por el Cuerpo Técnico,** cuyo sello que la identifica se encuentre grabado, en caso que dicho sello no se encuentre debidamente, será sancionado.

**NÚMERO IDENTIFICATORIO:** La fiscalizadora informa que exigirá el número en el frente y en los dos laterales de la moto. Será "OBLIGATORIO" poner en las placas y en el casco el nombre del piloto y el grupo sanguíneo. No podrán tener publicidades, ni estar ilegible en su forma. Deberán mantener los colores reglamentados en cada categoría. En esta categoría la placa es de **FONDO COLOR AMARILLO Y el NÚMERO NEGRO.** La placa portadora del número, no podrá tener ninguna curvatura en su forma y deberán tener como mínimo las medidas de 20 x 20 cm. Las medidas para el/los número/s de su interior son: 15cm de alto por 4cm de ancho.

**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 a 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:** 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 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

\*Para el cambio de motor y/o elementos del chasis que esté homologado, se deberá solicitar la autorización de las autoridades competentes de esta Regional, quienes, comprobando si las partes a suplir cumplen con este Reglamento, autorizaran el recambio.

\*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 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 con las motos designadas al desarme.

\*-La misma deberá ser presentada por escrito al Cuerpo Técnico o Comisario Deportivo, teniendo un valor de 15 entradas (al valor del ente organizador), por pieza u objeto denunciado.

\*-Toda pieza objetada será remitida 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, se considera perdido por el piloto o preparador.

\*- El dinero será devuelto en su totalidad a la persona denunciante siempre y cuando la denuncia sea POSITIVA, caso contrario el 50% pasará a la Federación Regional y el otro 50% a la parte afectada (denunciado).

**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.

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.