

C.A.M 2018



REGLAMENTO TÉCNICO 250cc INTERNACIONAL 2T.

Vigente desde 1/02/2018.

En esta categoría participaran pilotos clase 1999 o mayores. Es obligatorio respetar las edades.

ELEMENTOS DE TELEMETRÍA: Se podrán utilizar solamente en las Tandas de Entrenamientos de todas las categorías, **excepto Minimotos**. En Clasificación, Series, Repechajes y Finales solo se permitirá el uso del tradicional RPM.

DEFINICIÓN: Pueden participar en esta categoría motocicletas 2 T de un cilindro, con un cubicaje máximo de 255 c.c. de cilindrada, y un mínimo de 248 c.c, importadas y de marcas reconocidas mundialmente, encuadradas dentro de las siguientes especificaciones técnicas:

- **Estas motocicletas participaran en forma conjunta con las 450cc 4 tiempos con una clasificación única, puntaje y escala de premios,(ver reglamento 450 4T).**

BLOCK MOTOR: De fabricación importada en gran serie, por empresas reconocidas como tales, mundialmente.

TAPA DE CILINDRO: Libre, bujía rosca original. Se permite inserto.

JUNTAS DE MOTOR: No se permite el uso de suplementos entre juntas. Las juntas no deberán ser de más de 2 mm de espesor.

SUPLEMENTO, FLAPPER Y JUNTA FLAPPER: Libre.

CILINDRO: Libre.

REFRIGERACIÓN: Por aire o líquido.

PISTÓN: Libre.

AROS DE PISTÓN: Libre.

DISTRIBUCIÓN: Libre.

CIGÜEÑAL: Libre.

BIELA: Libre.

ESCAPE: Libre.

ENCENDIDO: Libre, siendo obligatorio el uso de cubre volante, no uso de batería.

CARBURADOR: Libre.

ADMISIÓN: Libre su sistema, estando prohibido el uso de la sobre alimentación y/o inyección de combustible.

EMBRAGUE: Libre.

CAJA DE VELOCIDADES: Libre hasta seis velocidades. Relación libre.

TRANSMISIÓN: Libre.

CADENA DE TRANSMISIÓN: Libre.

CHASIS: Original. Anclaje de amortiguador trasero posición original.

SUSPENSIÓN DELANTERA: Standard exterior. Se prohíbe agregado de componentes no provistos de fábrica, como por ej., el compensador o el largador. El interior libre.

SUSPENSIÓN TRASERA: Sistema original, se permite trabajar en sus componentes para variar reglaje de altura. Amortiguador y resorte libre (se prohíbe el uso de compensador). Se prohíbe el soldado de bieletas.

LLANTAS: Libre.

MASA DE RUEDA: Libre.

CUBIERTA DELANTERA: Libre, procedencia Mercosur.

CUBIERTA TRASERA: Se autoriza el uso de cubiertas de **fabricación brasilera**. La **marca** debe ser **PIRELLI**. Medida y procedencia de la misma de 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.

FRENOS: Delanteros y traseros obligatorios de funcionamiento independientes, libre su sistema y procedencia.

MANDO DE CONDUCCIÓN. Debe presentar los lineamientos tradicionales y tener la terminación de la palanca de freno 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.

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.

CONTROLADOR DE 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, respetando el lineamiento tradicional.

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**. Si por alguna razón la Fiscalizadora considera que no es lo suficientemente visible desde el palco de fiscalización, se procederá a su corrección.

El número a pintar será asignado por Fiscalizadora respetando el Ranking de cada temporada designándose numeración nueva a los pilotos que vayan debutando en cada competencia.

CHALECO: Únicamente podrá *ingresar a la pista y parque* cerrado el piloto y un miembro, con el *chaleco correspondiente a la categoría*.

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.

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. La resolución será inapelable.

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.

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*.

***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 quedara 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 2018, no podrá competir en la temporada 2019 de esta categoría.

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 del Comisión Técnica. Una vez resuelto el fallo, si es favorable será reintegrado dicho elemento, en caso contrario, queda a criterio del Comité Técnico.

ATENCIÓN:

-Por tratarse de una motocicleta importada, todo piloto tiene la obligación de Presentar a las Autoridades de esta Regional, al inscribir su máquina para participar, el Despacho de Aduana, que certifique el ingreso legal de la motocicleta al país. Sin el cumplimiento de estos requisitos, no se permitirá participar.

-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 ó 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.

***-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 respeto 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).

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

*Culminada su inscripción para la competencia, el piloto debe presentarse a una **revisación 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.

*Después del **recambio de bujía**, todas aquellas motos que **sean asistidas** por el mecánico o por el piloto, en caso de detenerse la competencia, **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, pedilón, 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.

*-Se recuerda que para ingresar la moto a la competencia, después de un accidente, deberá ser aprobada por el Comité Técnico.

*-El piloto deberá comunicar a dicha comisión en caso de reemplazo total y/o parcial de los elementos sellados.

*-La final deberá correrse con el mismo chasis que se largo la serie. No se permite máquina muleto.

*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.

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.