



2023



## REGLAMENTO TÉCNICO ZANELLA 80cc

**VIGENCIA: Año 2023**

**Comisario Técnico: Germán Fantín**

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

→ 2010 o mayores

**No podrán competir pilotos rankeados en las tres categorías superiores del CAM. (Certamen Argentino de Motociclismo)**

### **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:** En esta categoría intervendrán motocicletas **de la marca Zanella** de 2T (dos tiempos), **con embrague centrífugo, teniendo** un cubicaje máximo de 85 c.c. y un mínimo de 70 c.c. (sin tolerancia alguna), encuadradas dentro de las siguientes especificaciones técnicas:

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

#### \*- **BLOCK MOTOR:**

- Original del motor Zanella / Minarelli.
- Forma y dimensiones externas originales.
- No se permite alterar la posición y medidas de los espárragos.
- Se permite el agregado de material en el apoyo del Carter al cilindro.

#### \*- **FLAPPER:**

- Libre, uno (1).
- Prohibido el uso de la caja flappera.
- Manteniendo la posición de los espárrago, provisto de fábrica.

- Se permite suplementar hasta 5 mm sin tolerancia máxima entre flapper y carter.

\*- **CILINDRO:**

- Original de la marca, o en su reemplazo similar, encontrando su venta comercial en gran escala.

- Debería ser de Fundición.

- Se permite el tabique en el escape y el buster.

- Si es el modelo de cilindro es a flapera deberá usarse el modelo de carter con el flapper y si el cilindro es a corte de pistón, el carter deberá ser el correspondiente al modelo del ya mencionado.

- No se permite la reparación o el aporte de material, siendo estándar por fuera.

- Permitiendo el recorte de aletas para posicionar el carburador manteniendo la forma original. - Interior libre.

- La junta y el suplemento de la base del cilindro tendrán como máximo 5 mm de espesor sin tolerancia como máximo.

\*- **TAPA DE CILINDRO:**

- Libre de fabricación nacional.

- Libre su preparación en el interior.

- Estándar exterior.

- Permitiendo el recorte de aletas para la ubicación del carburador.

- Se permite inserto y tapa con bujía central.

\*- **BUJÍA:**

- Solo con rosca de 14 x 1.25mm.

- Valor térmico libre.

\*- **PISTÓN:**

- Libre en su tipo y forma.

- No se permite pistón de cerámica.

\*- **AROS DE PISTÓN:**

- Libre en cantidad, tipo y forma.

\*- **DISTRIBUCIÓN:**

- Libre, nacional o importado.

\*- **CIGÜEÑAL:**

- Zanella o en su reemplazo.
- Se permite cigüeñal de competición ( Tosini ) cuya caras del mismo se presenten planas dejando a la biela descubierta (Deberá tener estas medida en el espesor de la cara 12mm y en el diámetro, 76mm en su total).
- La 2 (dos) bancada del mismo deberá ser de 17 mm de diámetro.
- Ambas puntas (Lado del Volante o lado embrague) libres en su tipo y forma.

Como también deberá tener el recorrido convencional de 39 o 42mm. Dicha medición se tomara una tolerancia de + - diez (10) décima.

**\*- BIELA:**

- Libre su tipo y forma de material metálico.

**\*-ESCAPE:**

- Libre en su tipo y forma.
- No deberá exceder el límite que determina el diámetro de la llanta trasera y su ancho no deberá superar los 15cm, medidos desde el flanco de la llanta trasera a la parte exterior del mismo.
- El escape deberá ser debidamente fijado al chasis y no ofrecer posibilidad de desprendimiento.
- Se prohíbe la salida de gases hacia el suelo.
- La terminación del escape debe ser por medio de un tubo silenciador, cuya terminación sea a flor, (que no sea cortante). O en caso de no tener silenciador deberá tener una arandela plana de 50mm soldada al finalizar el caño.

**\*-ENCENDIDO:**

- Libre a volante.
- Es obligatorio el uso de cubre volante original o similar, presentando seguridad.
- Se prohíbe rotor interno y el uso de batería.

**SISTEMAS ELECTRÓNICOS PARA REGISTRO Y ADQUISICIÓN DE DATOS:**

**OBJETIVO:**

- Permitir las herramientas necesarias para un mejor estudio técnico de los fenómenos físicos en motorsport a pilotos y mecánicos. Esto trae como beneficio tener más información para llegar a una preparación sustentable y eficiente de motor, chasis, logrando identificar rápidamente problemas, disminuir roturas y costos.

Incorporando esta metodología de trabajo cualquier mecánico o piloto podrá disminuir su tiempo de adaptación si decide proyectarse a otras categorías nacionales o en el extranjero, donde hace años se usan estas herramientas.

## **DEFINICIONES DE ELEMENTOS ELECTRÓNICOS DE TOMA DE DATOS Y CLASIFICACIÓN DE LOS MISMOS:**

### **REGISTRO DE DATOS:**

- Dispositivos electrónicos que tienen como función MEDIR, GUARDAR EN MEMORIA INTERNA y MOSTRAR DATOS EN SU PANTALLA información de variables físicas medidas a través de sensores. Estas mediciones no pueden descargarse en ningún periférico electrónico externo como memorias, pc, tablet, teléfono u otras pantallas. Los datos solo quedan guardados en las memorias internas de los dispositivos electrónicos que realizan las mediciones.

### **ADQUISICIÓN DE DATOS:**

- Dispositivos electrónicos con gran capacidad de memoria. Que tienen como función MEDIR, GUARDAR EN MEMORIA INTERNA, MOSTRAR DATOS EN SU PANTALLA y DESCARGAR DATOS para su procesamiento y visualización gráfica en pc, tablets celular o otras pantallas. El envío o descarga de datos se realiza cuando el vehículo es detenido, pudiendo estar el motor en marcha o no. ESTE TIPO DE PRODUCTOS NO ENVÍA NI RECIBE DATOS EN TIEMPO REAL A PC, TABLET, CELULAR O OTRAS PANTALLAS MIENTRAS EL VEHÍCULO ESTÁ CORRIENDO EN PISTA.

### **TELEMETRÍA:**

- Es una FUNCIÓN que puede tener los aparatos registros de datos o adquisiciones con la cual se ENVÍA Y/O RECIBE DATOS O COMANDOS EN TIEMPO REAL INALÁMBRICAMENTE a/desde pantallas externas pc, tablet, celular, otras pantallas o mandos, para su visualización, procesamiento, guardado de datos o ejecución de comandos, mientras el vehículo está corriendo. Pueden tener comunicación inalámbrica direccional o bidireccional. La telemetría es transmisión inalámbrica y/o recepción en vivo, en tiempo real de datos o comandos al mismo tiempo en que el vehículo está corriendo en pista.

### **GLOSARIO:**

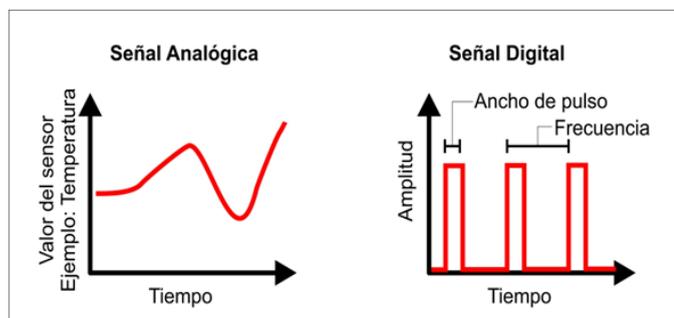
**GNSS:** (*Global Navigation Satellite System*), Sistema de navegación por satélite. Las marcas de tecnologías existentes son: GPS, GLONASS, BEIDOU, QZSS, GALILEO, ENTRE OTRAS. Cada sensor GNSS aporta muchos datos: velocidad, latitud, longitud, altitud, precisión de señal, cantidad de satélites conectados, fecha, hora, entre otros.

**IMU:** (*Inertial Measurement Unit, Unidad de medición inercial*). Es un sensor o aparato electrónico que puede medir en las 3 dimensiones velocidad angular, aceleraciones y magnetismo. Sensor utilizado para el estudio de comportamiento dinámico de vehículos, fuerza g, grados de inclinación de moto, entre otros.

**Sensor:** Componente o parte electrónica, encargada de transformar información de una variable física del mundo real (rpm, temperatura, velocidad, etc) en una señal eléctrica, voltaje o corriente para luego ser medida por una central de procesamiento, microcontrolador o microprocesador. Los sensores pueden emitir señales analógicas o digitales.

**Señal Analógica:** Aquella que se representa con forma de ondas sinusoidales. Por Ejemplo: Señal de un sensor de temperatura analógico.

**Señal Digital:** Aquella que se representa con forma de ondas cuadradas. Por ejemplo: Señal de velocidad de un sensor de velocidad magnético.



**Canales / Channels:** *Vía física, pines de conexión entre un sensor y su central de procesado. Cada sensor se debe conectar a un canal de la adquisición de datos, para introducir a la misma, la señal eléctrica.*

*Los canales pueden ser analógicos o digitales. Los canales analógicos aceptan sensores analógicos, los canales digitales aceptan la conexión de sensores digitales.*

*Los canales pueden ser de entrada o de salida. Los canales de entrada ingresan señales desde sensores a central de procesado. Los canales de salida, se conectan a periféricos del exterior para emitir comando o actuar sobre otros periféricos electrónicos.*

**Canales Matemáticos / Math Channels:** *Son canales virtuales, que no existen físicamente, se crean dentro de las adquisiciones de datos.*

*Permiten mezclar datos de sensores conectados a los canales físicos, para obtener más datos. Por ejemplo: Si una adquisición de datos tiene conectado un sensor de velocidad por GPS y tiene conectado un sensor de rpm de motor, y conociendo la relación real entre rpm motor y velocidad de la moto, mediante la creación de un canal matemático que vincule estos sensores se puede tener un canal aproximado de patinaje.*

*Para la creación de canales matemáticos se necesita conocimiento de matemática, para escribir fórmulas o funciones. Muchas de ellas están publicadas en la web, o recomendadas por los mismos fabricantes de adquisiciones de datos.*

**Delta o Varianza de tiempo:** *Diferencia de tiempo sobre distancia recorrida, en la comparación de vueltas de dos o más pilotos, en un mismo circuito.*

**- INSTALADOS EN EL VEHÍCULO DE MANERA SEGURA, SE PERMITE:**

**EL USO DE EQUIPOS ELECTRÓNICOS REGISTRO DE DATOS Y ADQUISICIONES DE DATOS (con batería interna hasta 9vdc) QUE POSEAN UNA, VARIAS O TODAS LAS FUNCIONES DESCRITAS A CONTINUACIÓN SIN EXCEDER LA CANTIDAD DE SENSORES PERMITIDOS: (1 sensor temperatura, 1 sensor rpm motor, 1 sensor velocidad de vehículo, 1 sensor aceleración IMU, 1 sensor giroscopio IMU, 1 sensor magnetómetro IMU, 1 sensor tiempo por vuelta, parciales por GNSS o barrera infrarroja):**

- 1 Sensor de Temperatura, Instalable en cualquier elemento de motor o chasis que se desee medir temperatura.

- 1 Sensor de Medición de RPM de motor tomando señal a cable de bujía o cables de bobina.

- 1 Sensor de Velocidad de vehículo. Tomada por GNSS o por un sensor en rueda.
- 1 Sensor de Tiempo por vuelta, Parciales. Por GNSS o por barrera infrarroja. Se permiten sistemas con Delta o varianza de tiempo. Se permite función cuenta horas. (Estos datos de tiempo son solo de uso para el piloto y el equipo, no tienen validez en la toma de tiempo oficiales ya que se utiliza el sistema MYLAPS).
- 1 Sensor de Aceleración por GNSS, por incremento de rpm o por sensor de velocidad en rueda.
- 1 Sensor de Aceleración por IMU hasta 3 ejes.
- 1 Sensor de Velocidad angular o Giroscopio por IMU hasta 3 ejes.
- 1 Sensor de Magnetismo por IMU de hasta 3 ejes.
- Se permiten sistemas con gráfica de trayectorias (datos latitud, longitud y altitud o combinación con IMU).
- Se permite colocar expansiones para ampliar la conexión a sensores, para ampliar canales, sin exceder la cantidad de sensores permitidos.
- SE PERMITE LA DESCARGA DE DATOS a pc, tablet, celular u otras pantallas CUANDO EL VEHÍCULO SE DETIENE mediante conexión inalámbrica, bluetooth, wifi, cable, memorias extraíbles o pendrives.
- Se permite la creación de canales matemáticos con datos de sensores mencionados anteriormente.
- El procesado exterior de la información es LIBRE, pudiéndose hacer con softwares de la marca del producto o otros como excel, matlab entre otros.
- Se permite, pantalla en dispositivo registrador o adquisición de datos, Leds de aviso alarmas programables, shiftlight, Iluminación en pantalla.

#### **- PROHIBICIONES:**

- **EL USO DE FUNCIÓN TELEMETRÍA.**
- **EQUIPOS REGISTROS DE DATOS O ADQUISICIÓN DE DATOS CON O CONECTADOS A BATERÍA EXTERNA 12VDC.**
- **EL USO DE CANALES DE SALIDA CABLEADOS O VINCULADOS INALÁMBRICAMENTE CON ECU U OTROS DISPOSITIVOS ELECTRÓNICOS DE LA MOTO, ACTUADORES, O SERVOMOTORES.**

#### **- RECOMENDACIÓN:**

- Para asegurar el mismo nivel de competitividad a todos los participantes desde el primer día de aplicación de este reglamento, recomendamos el sistema de adquisición de datos GRATUITO: RACECHRONO.

Esta es una aplicación que se instala en teléfonos celulares que cubre funciones de velocidad vehicular por GNSS, trayectorias, tiempo por vuelta, parciales.

- Uso de resistencia total entre cable de bujía, capuchón de bujía y bujía de al menos 5kohm. Esto es para contribuir a la disminución de las interferencias electromagnéticas radiadas y que puedan afectar el correcto funcionamiento de los sistemas electrónicos mencionados en este artículo como así también los sensores MyLaps.

#### **OBSERVACIONES:**

- La organización fiscalización técnica se reserva el derecho de instalar adquisiciones de datos a motos de competidores o pedir información o archivos DE REGISTROS O ADQUISICIÓN DE DATOS para tomar decisiones en maniobras u ajustes reglamentarios.

#### **\*- VOLANTE:**

- De ciclomotor se permite el de Zanella, Morini o Garelli.
- Cuya marca y procedencia se encuentre legible.
- Se lo permite trabajar o alivianarlo.

#### **\*- 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 400c.c). En caso de no poder realizarse el control correspondiente, se procederá a su desclasificación.**

**CONTROL DEL COMBUSTIBLE: Se llevara 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.**

#### **\*- CARBURADOR:**

- 1 (uno) Origen chino a guillotina redonda.
- 1 Libre su diámetro y preparación.
- Prohibida la sobrealimentación de cualquier tipo.
- No se permite el power.
- Permitido el cicler regulable.

#### **\*- ADMISIÓN:**

- A corte de pistón o flapper. La que equipa el motor en su origen. No se permite intercambiar.
- Prohibido alterar la distancia de los espárragos en block, teniendo que ser de 6mm los ya mencionados.
- Todo motor con admisión controlado con 1 (un) flapper, el espesor del mismo no deberá sobrepasar los 5mm como máximo con la junta.
- Se permite suplemento entre el flapper y cárter.

**\*- TUBO DE ADMISIÓN:**

- Libre en su tipo y forma manteniendo lineamientos.

**\*- EMBRAGUE:**

- Libre.
- A centrifuggo nacional o importado.

**\*- 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 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**.
- 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.

**PESO:**

- Mínimo 115 Kg. en línea de llegada (conjunto moto - piloto). Al término de cada serie, repechaje o final, se efectuará el pesaje de todos aquellos que tomaron parte de la competencia.
- En caso de no dar el peso mínimo, el piloto será excluido automáticamente.
- El piloto que sea excluido al finalizar la serie, podrá correr el repechaje en último lugar, dentro del peso mínimo.
- En caso de tener que agregar pesas para lastrar a la moto, las mismas deberán ser fijadas al chasis con bulones y arandelas en su 2 extremos siendo mayor que la tuerca y la cabeza del mencionado bulón, previa autorización y verificación de la técnica.

**UBICACIÓN DE LASTRE O PLOMOS:**

- \*-El chasis deberá tener un lugar destinado para el abulonado de plomos.
- \*- Teniendo en cuenta que los bulón con arandela que lo sostiene deberán estar frezado, para que el mismo no sobresalga del respectivos plomos.
- \*- No se permite que el bulón sobresalga de los respectivos plomos.

\*- No se permite la colocación de lastre o peso como x eje: Hierros, coronas, Martillos u otros elementos que no sea de PLOMO adecuado.

\*- **CHASIS:**

- De Zanella 50 o 70cc.

- Libre su preparación, manteniendo lineamientos tradicionales y seguridad.

- Deberá poseer pedalines rebatibles.

- Distancia entre ejes 1.25mts desde el centro del eje de rueda delantera hasta el final del horquilla como máximo.

- Anclaje de motor libre para posicionar carburador.

- Anclaje del amortiguador superior trasero original.

\*- **HORQUILLON TRASERO:**

- Libre su fabricación.

- Se permite alargar o modificar el soporte del amortiguador.

\*- **SUSPENSIONES DELANTERA:**

- Con doblo chisto.

- Libre en su tipo y forma.

-En perfecto funcionamiento.

- Prohibido usar elementos de bicicleta.

\*- **SUSPENSIÓN TRASERA:**

- Amortiguadores hidráulicos nacionales o importados.

- NO se permite los que contenga **gas**.

- Se permiten espirales regulables libres.

- Se permite el usar de rótulas en lugar de bujes de goma.

\*- **MASA DE RUEDA:**

- Convencional o similar de motocicleta.

\*- **LLANTA.**

- Diámetro máximo hasta 17 pulgadas.

- Prohibido usar elementos de bicicletas.

\*- **CUBIERTA:**

- Libre su marca y su procedencia.

\*- **FRENOS:**

- En perfecto funcionamiento, independientes.
- Se prohíbe el freno a disco.

\*- **MANDO DE CONDUCCIÓN:**

- Deben tener los lineamientos tradicionales.

- **MANUBRIO:** Mantenimiento los alineamientos tradicionales no deberá sobrepasar los 74cm de largo.

- Las palancas de frenos deberán conservar la terminación en forma esférica o bolita.

\*- **TANQUE DE COMBUSTIBLE:**

- Tanque original de ZANELLA manteniendo el alineamiento tradicional de Fábrica.

- **Opcional**, En caso de ser el tanque “aéreo”.

-Deberá estar entre el asiento y el caño vela de la dirección, manteniendo los lineamientos convencionales, presentar máxima seguridad, estando debidamente fijado al chasis.

- Presentándose debidamente fijado al chasis con protección para su seguridad.

- Deberá tener la tapa a rosca.

- Deberá tener la canilla de nafta en perfecto funcionamiento.

- Deber ser de material metálico.

\*- **SILLIN, GUARDABARROS E INSTRUMENTAL:**

- Libre.

- Respetando lineamientos tradicionales y que presenten rigidez al chasis, mostrando seguridad.

\*- **CORTA CORRIENTE:**

Tipo pulsador, en el manubrio del lado izquierdo, de uso obligatorio y en perfecto funcionamiento.

\*- **PUESTA EN MARCHA EN PISTA:**

A través del sistema original de fábrica.

\*- **SELLADO DE MOTORES:**

- Debe producirse el sellado, previo de las series, por la comisión técnica.

-El piloto deberá comunicar a dicha comisión el reemplazo total y/o parcial de los elementos sellados antes de las series, repechajes o finales.

**\*- PARQUE CERRADO:**

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 al parque cerrado, donde queda a disposición de la técnica.

**\*Al parque cerrado solo pueden entrar dos personas, piloto, mecánico o 2 mecánicos únicamente con su correspondiente chaleco que lo identifica. (Responsable de desarmar).**

\*-El responsable de cada moto de los pilotos ubicados en el 1er, 2do y 3er puesto como así también el 4to puesto (suplente), deberán llevar sus herramientas como así también el caballete donde apoyar la moto. Las motos a revisar deben estar en el centro del parque cerrado.

\*-Se recuerda que aquel que no cumpla con el reglamento, será sancionado por la técnica que se reserva el derecho de admisión.

\*-Toda aquella moto que ingrese al parque cerrado con el piloto y el mecánico que haya sido designado al desarme, deberá tener todas las herramientas indispensables para desarmar dicha moto, con el fin de agilizar el desarme.

- En caso de no dar el peso mínimo, el piloto será excluido automáticamente.

- El piloto que sea excluido al finalizar la serie, podrá correr el repechaje en último lugar, dentro del peso mínimo.

- En caso de tener que agregar pesas para lastrar a la moto, las mismas deberán ser fijadas al chasis con bulones y arandelas en su 2 extremos siendo mayor que la tuerca y la cabeza del mencionado bulón, previa autorización y verificación de la técnica.

**\*- NUMERO IDENTIFICATORIO:**

- La fiscalizadora informa que 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.

- Deberán mantener los colores reglamentados en cada categoría: **PLACA FONDO BLANCO Y NÚMERO COLOR ROJO.**

- Lo único que se autoriza llevar es el **nombre del piloto y el grupo sanguíneo**, que también deberá estar en el casco correspondiente.

- La placa portadora del número, no podrá tener ninguna curvatura, en su forma, deberán tener como mínimo, las **medidas de 20 x 20 cm**, 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.

**LUZ DE POSICIÓN:** En carreras nocturnas, durante la competencia se debe colocar una luz de posición, de funcionamiento permanente, en la parte posterior de la indumentaria del piloto (casco, cuellera o pechera). Es OBLIGATORIO, su utilización.

La misma se controlará en el momento de partida de dicha carrera, es por ello que debe estar en funcionamiento. Si la misma no funciona no podrá largar, si dejara de funcionar en el transcurso de la carrera quedará a criterio del Comisario Deportivo su desempeño en la competencia.

**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: Con relación al término “estándar exterior”, el mismo debe ser tomado en sentido literal, privando el criterio de las autoridades, en aquellos casos que motiven dudas, al igual que con respecto al término “Fabricación nacional”.

\*- Las autoridades de esta categoría podrán solicitar la documentación que crean necesaria para determinar el origen cierto de las partes que motiven dudas, siendo obligatoria su presentación en tiempo y forma por parte del concurrente del piloto.

\*- En caso de detenerse la carrera por accidente, las motos afectadas pueden ser reparadas por el piloto, en el tiempo determinado por el director de la prueba. Ej.: Elementos palanca de comando, manubrio, rueda, pedalín, escape y otros elementos que se cambien. Para reanudar la carrera, debe ser aprobado por la conducción técnica, las motos afectadas directa o indirectamente, **largarán en línea de cambio de bujía.**

\*-Serán los padres o tutores de los participantes menores de edad, directos responsables por los futuros deportistas, tratando de formarlos en el respeto a los reglamentos, a las autoridades y a los compañeros, iniciándolos en la honestidad y caballerosidad deportiva, principalmente a través del ejemplo.

**IMPORTANTE:** El criterio de las autoridades será determinante, a los fines de tomar cualquier resolución no contemplada en el presente reglamento o para interpretar cualquier artículo que motive duda.

\*-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 comisión técnica se reserva el derecho de ampliar, modificar, anular este reglamento en el transcurso del año vigente, de acuerdo a las necesidades del mismo, previo conocimiento a los pilotos.

**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.**