



2024



REGLAMENTO TÉCNICO MINIMOTOS

VIGENCIA: Año 2024

Comisario Técnico: Germán Fantín

En este año 2024, participarán pilotos clase:

- 2018 = 6 años
- 2017 = 7 años
- 2016 = 8 años
- 2015 = 9 años
- 2014 = 10 años

El piloto que salga campeón 2 (dos) años seguidos o alternados deberá pasar definitivamente a la categoría Escuela.

Será requisito indispensable para poder participar contar con la AUTORIZACIÓN de los padres y/o tutores, las firmas deberán estar autenticadas ante escribano público con el permiso y conformidad de ambos padres/tutores, LA MISMA SE DEBERÁ DESCARGAR DESDE LA PÁGINA OFICIAL

www.prensacam.com.ar

PRE-TÉCNICA:

Culminada la inscripción, el piloto debe presentarse con su moto y el recibo de pago de la inscripción y cobertura médica a una revisión realizada por el Cuerpo Técnico.

NÚMERO IDENTIFICATORIO:

- Se utilizará la letra **ARIAL o ARIAL BLACK** sin alteración alguna (tanto para número como para letras).
- 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 AZUL.**

-También deberá llevar impreso en el recuadro del número y en el casco, el nombre y apellido del piloto, la localidad, provincia y el grupo sanguíneo (para evitar extravíos).

- Las TRES placas portadoras 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.

DEFINICIÓN: En esta categoría intervendrán motocicletas de la marca Zanella Flappera de 2T (dos tiempos), con embrague centrífugo, teniendo un cubicaje de 58 cc como máximo sin tolerancia alguna, encuadradas dentro de las siguientes especificaciones técnicas:

PESO:

*-Libre.

PUESTA EN MARCHA EN PISTA:

*- A través del sistema original de fábrica.

BLOCK MOTOR:

*- Original, **si cambio alguno** del motor Zanella / Minarelli.

*- No se podrá trabajar en el alojamiento del flapper.

*- Forma y dimensiones externas originales.

*- No se permite alterar la posición y medidas de los espárragos.

*- Se permite únicamente el agregado de material en el apoyo del carter al cilindro y en el alojamiento del cigüeñal sin sobrepasar al exterior del Block.

*- Únicamente se permite reparar en el alojamiento del piñón.

*- No se permite la sobre alimentación en el Block, ni chupadas de aire.

FILTRO DE AIRE:

*- Libre su material y forma manteniendo los lineamientos tradicionales.

*- No se permite el Venturi.

CARBURADOR:

*- Se utilizará el original manteniendo el diámetro 12 / 14 mm, totalmente estándar (exterior e interior).
Teniendo una tolerancia en su medición de más o menos 0,20mm

*- Cortina totalmente original, sin cambio alguno.

*- Sólo se permite agrandar cilíndricamente los pasajes de nafta en el carburador solo marca Dell'Orto.

*- Siendo opcional la reforma y el uso del chicler regulable, en caso de ser utilizado deberá ser ubicado en la cuba.

*- Se permite eliminar el filtro de nafta ubicado en su ingreso y remplazar con un orín.

*- Prohibida la sobrealimentación de cualquier tipo.

*- No se permite el power.

*- No se permite el venturi.

TUBO DE ADMISIÓN:

*- Libre.

*- Manteniendo los lineamientos tradicionales.

*- No se permitirá ninguna entrada adicional siendo el único paso de combustible al motor.

FLAPPER:

*- Original o en su reemplazo de fabricación nacional en gran escala.

*- Uno. En una sola pieza.

*- Libre preparación.

*- Láminas libres.

*- Prohibido el uso de la caja flapper.

*- Manteniendo la posición de los esparragos, provisto de fábrica.

*- Se permite suplementar hasta 5mm sin tolerancia máxima entre flapper y cárter contando la junta.

CILINDRO:

- *- Original de la marca, o en su reemplazo similar, encontrando su venta comercial y fabricación en gran escala.
- *- En su interior libre preparación.
- *- En su exterior estándar totalmente.
- *- Se permite trabajar o el torneado de ambas partes, tanto el frente como en el apoyo al cárter.
- *- Su material deberá ser de fundición de hierro de 3 o 5 transfer solo a flapper.
- *- Opcional el uso del búster o tabique en la lumbrera del escape.
- *- No se permite la reparación o el aporte de material por fuera.
- *- Entre el cárter y el cilindro la junta o suplemente colocado no deberá sobrepasar los 5mm contando como máximo sin tolerancia.

TAPA DE CILINDRO:

- *- Original en sus 2 modelos, una con la posición de la bujía en el centro y la otra con la posición de la bujía a 45°.
- *- De fabricación nacional.
- *- En su interior libre preparación.
- *- En su exterior estándar sin alteración alguna.
- *- Se permite reparar la rosca de la bujía con un inserto o el entre rosca de bronce sin alterar la posición de la bujía.

COMPRESION:

- *- Libre.

BUJÍA:

- *- Solo con rosca de 14 x 1,25mm.
- *- Valor térmico libre.

PISTÓN:

- *- Original o en su remplazo (no de competición).
- *- De fabricación nacional en gran escala, manteniendo su marca en alto relieve.
- *- Preparación Libre.
- *- Deberá tener las dos ranuras para los aros de 1.5mm de espesor.
- *- No se permite pistón de cerámica.
- * Posición de las trabas de los aros libre.

AROS DE PISTÓN:

- *- Cantidad dos en uso.
- *- Medida del espesor 1,5mm sin alteración alguna.
- *- Material libre.

DISTRIBUCIÓN:

- *- Libre, nacional o importado.
- *- Corona primaria libre.
- *- Campana de broqué libre.

EMBRAGUE:

- *- Original o en su reemplazo.
- *- Centrifugo nacional o importado fabricado en gran escala.
- *- A resorte.
- *- Libre preparación.

CIGÜEÑAL:

- *- Original Zanella o en su reemplazo sin alteración alguna.
- *- Las dos bancadas del mismo deberá ser de 17mm de diámetro.

*- Las dos caras deberán ser iguales y se podrán utilizar los dos modelos tanto el redondo como el llamado perita.

*- Ambas puntas Lado del Volante o lado embrague deberán conservarse.

*- Deberá tener el recorrido convencional de 38,8mm. Dicha medición se tomará una tolerancia de más o menos diez décimas.

*- No se permite el muñón desplazado.

*- Deberá tener en uso la chaveta del volante.

*- Tendrá que tener un Peso mínimo de 890gr y un peso máximo de 970gr, El pesado se realizará en forma conjunta con el cigüeñal, el muñón, a Jaula y la biela teniendo la chaveta.

BIELA:

*- Original o en su remplazo, prohibido el uso de competición.

*- Libre su Preparación.

*- Material metálico.

*- Jaulas libres.

BOLILLEROS:

*- Libre su marca manteniendo su medida 6202 / 6203, C3 o C4.

*- El separador de bolillero es libre.

RETENES:

*- Libre su marca.

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:

*- A volante.

*- Plaqueta original.

*- Bobinas original o en su remplazo a platino o electrónico, teniendo a en cuenta estas marcas: Ducati, Motoplat, DZE, Magnetron y Pietcard.

*- Es obligatorio el uso de cubre volante original o similar, presentando seguridad.

*- Se prohíbe rotor interno y el uso de batería.

VOLANTE:

*- Deberá tener en uso la chaveta.

*- Se permite alivianar para equiparar la diferencia de peso entre las marcas respetando un peso mínimo de 520gr y un peso máximo de 655gr teniendo una tolerancia de más o menos 20gr.

*- Deberá ser utilizado uno de estos volantes: Ducati, Motoplat, DZE, Magnetron, Pietcard y cuya marcas y procedencia se encuentre legible.

*- Deberá mantener los cuatro imanes de fábrica.

*- Se lo permite trabajar o alivianarlo.

REFRIGERACION:

*- Deberá conservar la turbina plástica del tipo original.

CHASIS:

*- De ciclomotor Zanella, Gilera Fanti, Juki o Garelli.

*- Podrán ser mejorado artesanalmente manteniendo los alineamientos y presentando seguridad (No de Competición).

MANUBRIO:

*- Libre.

*- Manteniendo los lineamientos tradicionales no deberá sobrepasar los 78cm de largo.

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

PEDALINES:

*- Libre: Uno rebatible y otro oscilante cuyo extremo deberá terminar con una esfera de teflón.

CORTA CORRIENTE:

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

HORQUILLON TRASERO:

*- Libre su fabricación.

SUSPENSIONES DELANTERA:

*- Únicamente de ciclomotor únicamente Zanella, Gilera Fanti, Juki o Gareli en perfecto funcionamiento.

*- Prohibido usar elementos de bicicleta.

SUSPENSIÓN TRASERA:

*- Podrán utilizarse únicamente los de ciclomotor Zanella, Gilera Fanti, Juki o Gareli en perfecto funcionamiento original o en su reemplazo de Marca FAR.

*- Deberán tener los dos amortiguadores en funcionamiento.

*- Prohibido usar elementos de bicicleta.

*- No se permite el usar de rótulas en lugar de bujes de goma.

MASA DE RUEDA:

*- Libre. Prohibido de bicicleta.

LLANTA:

*- Diámetro máximo hasta 17 pulgadas.

*- Prohibido usar elementos de bicicletas.

CUBIERTA:

*- Libre su marca y su procedencia encontrándose acta para competir.

FRENOS:

*- En perfecto funcionamiento, independientes.

*- Se prohíbe el freno a disco.

*- Se prohíbe elemento de Bicicleta.

MANDO DE CONDUCCIÓN:

*- Deben tener los lineamientos tradicionales.

TANQUE DE COMBUSTIBLE:

*- Tanque original de Fábrica.

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

*- Deber ser de material metálico.

*- Deberá tener la tapa a rosca directa al tanque siendo solo 2 piezas (tapa y tanque).

*- Deberá tener la canilla de nafta en perfecto funcionamiento.

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.

SILLIN, GUARDABARROS E INSTRUMENTAL:

*- Libre.

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

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:

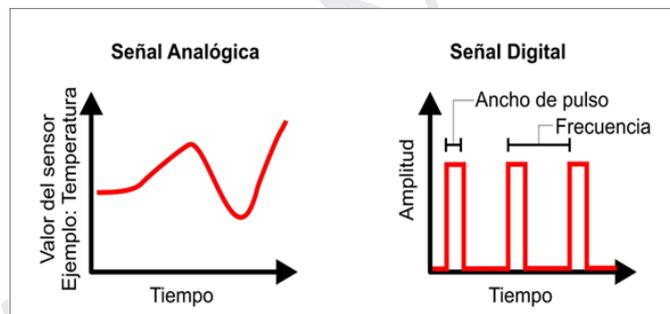
GNSS: (Global Navigation Satellite System), Sistema de navegación por satélite. Las marcas de tecnologías existentes son: GPS, GLONASS, BEIDOU, QZSS, GALILEO, ENTRE OTRAS. Cada sensor GNSS aporta muchos datos: velocidad, latitud, longitud, altitud, precisión de señal, cantidad de satélites conectados,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

Estudios y relevamientos oficiales:

- La Fiscalización y/o Federación Regional IV de Motociclismo se reserva la potestad de instalar adquisiciones de datos para relevamiento de vehículos de todas las categorías, para analizar mejoras reglamentarias.

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 al desarme).

HERRAMIENTAS DEL MECÁNICO:

*-El mecánico o concurrente de las motos que en la competencia finalizaron en el 1er, 2do, 3er y 4to puesto, deberán llevar el caballete y **todas las herramientas necesarias para el desarme.**

*- Las motos a revisar se deben ubicar en el centro del parque cerrado.

Las HERRAMIENTAS y ELEMENTOS DE MEDICIÓN que utiliza la Técnica serán los mismos 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.

LUZ DE POSICIÓN:

En carreras nocturnas, durante la competencia se debe colocar una luz de posición de color rojo de funcionamiento permanente (fija), 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 puede retenida por el comité técnico, la misma será evaluada en reunión de la comisión técnica.

*- 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).

NOTAS:

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 en series y finales y en cuarta fila en repechajes. (Ver Reglamento Deportivo)

*-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 cualquier punto de este reglamento en el transcurso de las tres primeras fechas desde el inicio de dicho certamen, 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.