

C.A.M 2024



REGLAMENTO TÉCNICO 125cc GRADUADOS.

VIGENCIA: Año 2024

Comisario Técnico: Germán Fantín

En este año 2024, participarán pilotos clase:

→ 2006 o mayores

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 con un cubicaje de máximo de 135 cc sin tolerancia, y un mínimo de 100 cc, encuadradas 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 aclarados en el presente. Su resolución será inapelable.

BLOCK MOTOR:

*- De fabricación nacional en gran serie por la empresa "Zanella S.A.", original desde 125cc y se autoriza el carter del 200 c.

*- No se puede alterar la posición y medida original de los espárragos de cilindro.

*- Permitida la reparación interior y exterior del Carter manteniendo lineamientos convencionales.

*- Preparación interior libre.

TAPA DE CILINDRO:

*- Zanella 125cc, o en su reemplazo Ramella o de otra marca, teniendo en cuenta siempre que la fabricación sea masiva y de fácil adquisición.

*- Se permite el torneado de la aletas.

*- El interior es libre, permitiéndose el cielo postizo cuyo material sea de aluminio.

- *- Se permite realizar inserto únicamente de acero.
- *- La junta, manteniendo la forma de apoyo, es libre su espesor y material.
- *- La tapa se deberá presentar granallada.

CILINDRO:

- *- Zanella, Ramella o de otra marca siempre y cuando sea de venta masiva y fácil adquisición, de 125 c.c. de cilindrada.
- *- Se permite el encamisado del cilindro de 200c.c. para llevarlo a 125cc.
- *- Se puede torneear el exterior del cilindro hasta un diámetro no inferior a 230 mm.
- *- En su interior debe conservar la cantidad de lumbreras originales 4 (cuatro). Sin tabique en el escape y admisión.
- *- El cilindro se deberá presentar totalmente granallado en su exterior.

REFRIGERACIÓN: Por aire.

PISTÓN: De fabricación nacional, conservando en su interior la marca del fabricante. No se permite pistón de cerámica.

AROS DE PISTÓN: Nacionales o importados máximo 2 (dos), prohibiéndose el uso de aros "L".

CIGÜEÑAL:

- *- *De fabricación nacional.*
- *- En los motores Zanella originales de cinco marchas deben mantener un *recorrido de 52 mm*, con una tolerancia de + 0.25 mm o de - 0.25 mm.
- *- Deberá ser de material Magnético.

BIELA: Libre.

ENCENDIDO:

- *- **Libre**, nacional o importado.
- *- Prohibido el uso de baterías, siendo obligatorio **el uso de cubre volante**, original o similar, **presentando seguridad**.

CARBURADOR:

1 (**Uno**) **nacional o importado**.

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

*- El ya mencionado deberá tener en su interior **28 mm** de diámetro, teniendo una tolerancia de + de 0.50 mm como Máximo, DICHA MEDIDA NO DEBERÁ SOBREPASARSE DELANTE Y POR DETRÁS DE LA CORTINA,

*- Prohibido el encamisado del mismo.

*- Prohibido el uso de carburador a diafragma.

*-Se permite el uso de power.

*-Se permite trabajar en el carburador para adaptar el filtro de aire, siempre y cuando sea fácil su desarme para su medición.

TUBO DE ADMISIÓN: Libre en su forma y medida. NO se permite introducir algún tipo de válvula o flappers.

ADMISIÓN: A corte de pistón, prohibiendo la válvula rotativa y los flappers ya sea en el cilindro, tubo de admisión o en el cárter, la sobrealimentación o inyección de combustible.

EMBRAGUE: Libre, nacional o importado.

CAJA DE VELOCIDADES: De fabricación nacional con un máximo de 5 (Cinco) marchas. Relación libre.

RODAMIENTOS: Libre.

CHASIS O BASTIDOR:

*- Libre, nacional, manteniendo lineamientos tradicionales.

*-Deberá tener pedales rebatibles cuya punta deberá terminar en forma esférica, cuyo material de teflón o similar.

*-Todas las tuercas deberán ser con auto frenarte. 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.

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

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. Se prohíbe el uso de tanque comúnmente llamado "Perita o Puma".

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. **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, GUADABARROS E INSTRUMENTAL: Libre en su procedencia, debiendo respetar los lineamientos generales. Presentar máxima seguridad.

MANUBRIO: Mantenimiento los alineamientos tradicionales, no deberá sobrepasar los 80cm de largo.

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.

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 deber estar reparado o soldado, presentando seguridad.

SUSPENSIÓN: Libre en su tipo y forma, en perfecto funcionamiento delantero y trasero. (Prohibido usar elementos de bicicleta).

CORONA, CADENA Y PIÑÓN: Libre.

LLANTAS: Libres.

MASA DE RUEDAS: Libre.

CUBIERTAS: Procedencia **MERCOSUR**. Marca y procedencia en **alto relieve**, legible.

FRENOS: Delanteros y trasero obligatorios, de funcionamiento independientes, sistema a tambor y/o a disco, nacional o importado.

ESCAPE: Libre en su tipo y forma, no deberá exceder el límite que determina el diámetro de la llanta trasera, y en su ancho **no deberá superar los 15 cm**, medida desde el flanco de la llanta trasera a parte exterior de la mismo. El escape deberá ser **fijado debidamente hacia el chasis**, que **no** ofrezca posibilidad de **desprendimiento**. **Se prohíbe la salida de gases hacia el suelo**.

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 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 ROJO.**

-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 podrán tener ninguna curvatura en su forma, ni rebordes de otros colores y los números deberán ubicarse en el interior de un recuadro, como mínimo, de **20cm X 20cm.**

- Los números como mínimo **15 cm de alto por 4 cm 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.

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 la pista con el motor de su moto apagado, acompañado con su mecánico y/o concurrente especificado en la inscripción ambos con el chaleco correspondiente DE LA CATEGORÍA (sin excepción). En puerta de ingreso 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 acercar la moto previo a las pruebas de clasificación para proceder por parte de la Comisión Técnica al sellado de los motores.

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 (CARTER, CILINDRO, TAPA DE CILINDRO). 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- Sobre la punta de uno de los bulones (no espárrago) que sujetan el motor al chasis (CUNA fija), es decir después de la arandela y después de la tuerca en la rosca sobresaliente, se realizará 1 (uno) orificio de 3 mm de diámetro.

El cable o alambre del precinto tendrá que colocarse bien tenso, deberá pasar por dentro del orificio y luego por detrás del chasis, quedando enlazada la punta del bulón con el chasis. En caso que se corte el bulón enlazado quedará excluido el participante de la clasificación o final. Solo será contemplado si sufrió un accidente. En este caso, la motocicleta deberá ser presentada en parque cerrado donde se reemplazará el bulón y el precinto. Si Técnica considera que el tiempo no alcanza para reemplazar dichos elementos, se puede autorizar al participante a que termine la competencia y luego vuelva al parque cerrado.

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- En la Tapa de Cilindro se deberá realizar un orificio de 3 mm de diámetro, donde el cable o alambre del precinto deberá pasar y quedar bien tensado.

2- En el Cilindro se realizará 1 (uno) orificio de 3 mm en el lado del encendido del motor en la aleta inferior. El otro orificio de 3 mm será en unas de las caras del Carter.

El cable o alambre del precinto deberá estar bien tensado y se colocará por dentro de los 2 orificios mencionados anteriormente, en forma conjunta.

*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 cuarta fila.

*Todo aquel piloto o mecánico que quiera revisar cilindro, pistón, aros, perno, jaula o ver el cigüeñal desde arriba y NO SER RECARGADO, deberá hacerlo en el sector del parque cerrado, con el previo aviso al Comisario Técnico, quien será el encargado de revisar que no esté cortado el alambre o que

haya alguna anomalía en el precinto. El mismo Comisario Técnico realizará el corte del alambre del precinto y autorizará el desarme.

**En caso de tener que reparar o reemplazar alguna pieza, será recargado.*

**NO SERÁ RECARGADO quien tenga que reemplazar la junta de apoyo o base del cilindro en caso de que la rotura se dé en el desarme.*

**SERÁ RECARGADO cuando se note que la junta está rota o soplada anteriormente al desarme.*

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, donde 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 competencia, al cuerpo técnico. Se recuerda que si la ficha no es entregada en tiempo y forma o está incompleta o ilegible o no concuerda 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 serie clasificatoria 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 cuarta fila si es en REPECHAJE. En CLASIFICACIONES, SERIES O FINAL, largará en CAMBIO DE BUJÍA. .

Todo aquel piloto o mecánico que quiera revisar cilindro, pistón, aros, perno, jaula o ver el cigüeñal desde arriba y NO SER RECARGADO, deberá hacerlo en el sector del parque cerrado, con el previo aviso al Comisario Técnico, quien será el encargado de revisar que no esté cortado el alambre o que haya alguna anomalía en el precinto. El mismo Comisario Técnico realizará el corte del alambre del precinto y autorizará el desarme.

En caso de tener que reparar o reemplazar alguna pieza, será recargado.

NO SERÁ RECARGADO quien tenga que reemplazar la junta de apoyo o base del cilindro en caso de que la roturas se dé en el desarme.

SERÁ RECARGADO cuando se note que la junta está rota o soplada anteriormente al desarme.

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 CAMBIO DE BUJÍA si es en Series, o Finales y CUARTA FILA si es en Repechaje. 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 en cuarta fila si es en REPECHAJE si es en CLASIFICACIONES, SERIES O FINAL, largará en 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.

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

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).**

UBICACIÓN DE PLOMOS:

***- El chasis deberá tener un lugar destinado para el abulonado de plomos (con tuerca autofrenante).**

*- De colocarse en el cárter del motor, los plomos deberán adaptarse con la forma de cubre cárter.

*- Teniendo en cuenta que los bulones con arandela que lo sostiene deberán estar fresado, para que el mismo no sobresalga de los plomos.

*- No se permite la colocación de lastre o peso como, por ejemplo: Hierros, coronas, martillos u otros elementos que no sean de PLOMO adecuado.

PESO:

*- **Mínimo, 145 kg** en línea de llegada (Conjunto Moto / Piloto).

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

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

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 inobjectables e inapelables.

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:

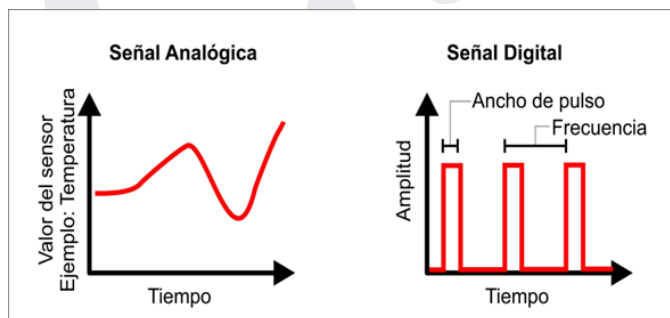
GNSS: (Global Navigation Satellite System), Sistema de navegación por satélite. Las marcas de tecnologías existentes son: GPS, GLONASS, BEIDOU, QZSS, GALILEO, ENTRE OTRAS. Cada sensor GNSS aporta muchos datos: velocidad, latitud, longitud, altitud, precisión de señal, cantidad de satélites conectados,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

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 ser 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.

*- En caso de "EXCLUSIÓN" por la técnica y/o por ayuda externa, en la Clasificación y/o Serie el piloto deberá largar en Cambio de Bujía, si es en Repechaje en cuarta fila. En excepción de la categoría Minimoto que si son excluidos largarán en Cuarta Fila tanto en Clasificación, Serie o/y Repechaje.

*- 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.