

ZONAL DEL CENTRO

2020/2021

REGLAMENTO TECNICO ZANELLA 80cc

VIGENCIA: 2020-2021

Comisario Técnico: Martín Domínguez.

EDAD: a partir de clase 2008.

En caso de ser menor de edad, 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. Dicha autorización se renovará anualmente.

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.

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, y los números deberán tener como mínimo, las medidas de 20 x 20 cm. El número y placa lateral deberá tener el mismo tamaño y ser visible desde el palco de fiscalización.

DEFINICIÓN: En esta categoría intervendrán motocicletas de 2T (dos tiempos), con un cubicaje máximo de 85 c.c. y un mínimo de 70 c.c. (sin tolerancia alguna), encuadradas dentro de las siguientes especificaciones técnicas:

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), Manteniendo la posición de los esparrago provisto de fábrica. Se permite suplementar hasta 5 mm sin tolerancia máxima entre flapper y carter. Prohibido el uso de la caja flappera.

CILINDRO: Original de la marca, o en su reemplazo similar, encontrando su venta comercial en gran escala. Libre su material. Se permite el buster y tabique en el escape. Si es flappera a FLAPPE, si es a corte de pistón, a corte de pistón. 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 de ubicación.

DISTRIBUCIÓN: Libre, nacional o importado.

CIGÜEÑAL: Zanella o en su remplazo. Se permite cigüeñal de competición (Tosini) cuya caras del mismo se presenten planas dejando a la biela descubierta (Deberá tener estás 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, material metálico.

ESCAPE: Libre en su tipo y forma, no deberá exceder en el límite que determina el diámetro de la llanta trasera. 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.

VOLANTE: Libre de ciclomotor (Zanella, Morini o Garelli), Se permite trabajar o alivianar. Cuya marca y procedencia se encuentre legible.

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 10 puntos, caso contrario se procederá a su desclasificación.

CARBURADOR: 1 (uno) libre origen chino a guillotina redonda. 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 originalmente. Prohibido alterar la distancia de los espárragos en block. Todo motor con admisión controlado con 1 (un) flapper. El espesor del mismo no deberá sobrepasar los 5mm (tolerancia con junta). Se permite suplemento entre el flapper y cárter.

TUBO DE ADMISIÓN: Libre en su tipo y forma manteniendo lineamentos.

EMBRAGUE: Centrifugo. Libre. Nacional o importado.

CHASIS: Original de Zanella, libre su preparación. 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 TRASERRO: Se permite alargar o modificar el soporte del amortiguador, libre su fabricación.

SUSPENSIONES: Delantera: LIBRE – TRASERA. Amortiguadores hidráulicos nacionales o importados, excepto los que contengan gas. Se permiten espirales regulables libres y el uso de rótulas en lugar de bujes de goma.

LLANTA, MASA DE RUEDA: Convencional o similar de ciclomotor. Diámetro máximo 16". Prohibido usar elementos de bicicletas.

CUBIERTA: Libre su marca y dibujo.

FRENOS: Se permiten los de zapatas, de fabricación nacional.

MANDO DE CONDUCCIÓN: Deben tener los lineamientos tradicionales, además de tener la terminación de la palanca de freno en forma de bolita.

TANQUE DE COMBUSTIBLE: Metálico, siguiendo los lineamientos convencionales, presentándose debidamente fijado al chasis entre el asiento y el coño velas de la dirección. Se permite tanque de plástico solo si se encuentra con protección metálica.

SILLIN, GUARDABARROS E INSTRUMENTAL: Libre, respetando lineamientos tradicionales y que presenten rigidez al chasis, mostrando seguridad.

CORTA CORRIENTE: Tipo pulsador para todas las motos, 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 puede entrar 1 (una) personas (el 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.

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).

Si la misma dejara de funcionar en el transcurso de la carrera, se lo considerará como rotura debiendo el piloto detenerse y repararla, en caso de no hacerlo será excluido de la competencia.

DENUNCIA: Deberá ser antes o durante la competencia o en caso de haber finalizado la misma, tendrán disponibles 10 minutos en el parque cerrado. La misma deberá ser presentada por escrito al cuerpo técnico o comisario deportivo, teniendo un valor de 50 entradas (al valor del ente organizador), por pieza u objeto denunciado (el dinero será depositado a miembros de la organización).

*-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.

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.