

# **ZONAL SAN CRISTOBALENSE**

## **2020/2021**

### ➤ **REGLAMENTO TÉCNICO ZANELLA 80 CC**

Vigencia: 2020-2021

**EDAD: A partir de clase 2008.**

El presente Reglamento permitirá las modificaciones que están específicamente detalladas, las restantes deberán mantener y conservar su forma estándar u original, ya sea en su forma, peso y medidas.

En momentos de efectuar un menor de edad su inscripción, lo deberá hacer acompañado de una persona mayor, o en sus defectos poseer la correspondiente autorización, certificada por la Autoridad competente. Además deberá presentar documentos de identidad.-

\*-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.

**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:

**VESTIMENTA OBLIGATORIA:** Casco del tipo integral de calidad, Pechera, Cuellera, Botas, Protectores de Codos y Rodilleras, Guantes, Pantalones y remeras de Competición.

**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.: **PLACA FONDO BLANCO con NÚMEROS 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 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.

No se permiten elementos que terminen en puntas, para evitar lesiones en caso de accidentes.- Pedalines y manillares rebatibles y estos con bolitas en las puntas.-

En caso de no interpretarse el presente, el participante o concurrente antes de efectuar su inscripción y con el reglamento en mano, efectuará las consultas pertinentes ante el Comisario Técnico.-

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.-

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

El presente reglamento expresa a continuación un listado de los elementos que se pueden utilizar, como así también de los prohibidos.-

1- CHASIS: Originales ZANELLA EN TODOS SUS MODELOS DE CICLOMOTOR, libre su preparación.- Se permite el horquilla trasero libre en su forma y longitud – no cambiando el anclaje superior de los amortiguadores traseros, ANCLAJE DEL HORQUILLÓN TRASERO: Se puede reforzar sin cambiar su ubicación.- Se permite construir la unión del tanque para poder apoyar la rodilla, libre diseño y material.- Se permite la construcción y ubicación de un tanque de combustible que reemplace la función del original.-

2- LLANTAS: Aleación o de rallos, ancho de llantas hasta 2.50 o equivalente.- – hasta 17 pulgadas.-

3- CUBIERTAS: Libre su marca y dibujo.-

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

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

6- ASIENTO: Libre.-

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.

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

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; No deberá sobresalir más de 15 cm. del perfil de la rueda trasera y no sobrepasar la misma.

FILTRO DE AIRE: Libre.- NO ESTÁ PERMITIDO NINGÚN TIPO DE TUBO VENTURI.-

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.

CILINDRO: Original de la marca, o en su reemplazo similar, encontrando su venta comercial en gran escala. Libre su material. **SE PERMITE EL ENCAMISADO** - Se permite el buster y tabique en el escape. Si es flappera a FLAPPER, si es a corte de pistón, a corte de pistón. Estándar por fuera, La altura o largo del cilindro es libre, 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. PROHIBIDO EL APORTE DE SOLDADURA O MATERIAL ALGUNO EXTERIOR.-

PISTÓN: Libre.-

AROS: Libres.-

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.

CENTRIFUGO: Libre.-

CAMPANA DE CENTRIFUGO: Libre.- Se permite pista camisa de acero y jaula de agujas en el cigüeñal.-

CORONA DE ARRASTRE: Libre.

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.

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

CARBURADOR: 1 (uno) libre origen chino a guillotina redonda. PROHIBIDO EL ORIGEN JAPONES - Prohibida la sobrealimentación de cualquier tipo. No se permite el power. Permitido el cicler regulable.

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 (Se permiten Zanella, Morini o Garelli y NO DE ESCUTER), Se permite trabajar o alivianar. Cuya marca o la procedencia se encuentre legible.

EJES DE CAJA: Originales de las marcas y modelo de ciclomotores de fabricación nacional, no se permiten alivianarlos.

CIGÜEÑAL: Zanella o en su remplazo. Se permite cigüeñal de competición (Tosini) cuya caras del mismo sean en redondo o en forma de pera y en su espesor se presente planas dejando a la biela descubierta (Deberá tener estas medida en el espesor de ambas caras, 12mm y en su diámetro total de 76mm en su exterior), 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.

**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 10 puntos, caso contrario se procederá a su desclasificación.**

#### ATENCIÓN

\*-Culminada su inscripción para la competencia, el piloto debe presentarse a una revisión Pre Técnica con su moto, indumentaria completa (buzo, cuellera, casco, pechera) llevando el recibo de pago de la inscripción y el de la cobertura médica.

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

\*-El piloto debe ingresar a la pista con el motor de su moto apagado, el casco en la mano y su mecánico al lado con el chaleco correspondiente. En la grilla se realizará el control correspondiente de los elementos de seguridad, casco e indumentaria; Siendo controlado por el comisario Deportivo, o encargado de la médica o el técnico.

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

\*-SELLADO DE MOTORES: (Para todas las categorías) El piloto, mecánico o concurrente deberá acercarse a la moto previo a las pruebas de clasificación para proceder por parte de la Comisión Técnica al sellado de los motores.

\*-Después del recambio de bujía, El mecánico deberá salir de la pista hacia el cesto de los mecánicos y todas aquellas motos que sean asistidas por el mecánico o piloto, largará en última fila, en el último lugar.

\*-Después del recambio de bujía, todas aquellas motos que sean asistidas por el mecánico o por el piloto, en caso de detenerse la competencia, largarán en última fila en el último lugar.

\*-En caso de detenerse la carrera por accidente las motos afectadas pueden ser reparadas por el corredor y 1 mecánico con el chaleco correspondiente a la categoría, por el tiempo determinado por el comisario Deportivo o Técnico. Ej.: elementos como palanca de comando, manubrio, 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.

\*- En caso de detenerse la competencia por una caída; todo aquel piloto que no está afectado a la caída y quiera corregir la puesta a punto de la motocicleta no podrá ser asistido por el mecánico, como tampoco se le puede alcanzar herramientas. Si el piloto podrá tocar la motocicleta, con los medios que él disponga en el lugar de largada y el momento. En caso de no cumplir con lo mencionado será sancionado.

\*-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 de inmediato por el sector de recambio de bujías hasta llegar al parque cerrado donde queda a disposición de la Técnica.

**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.

\*-**PARQUE CERRADO:** Se procederá a la revisión técnica reglamentaria de las 3 primeras motos que clasifiquen en la final, Podrá estar en el recinto un solo mecánico por moto y deberá esperar la orden del COMISARIO TÉCNICO para desarmar y mostrar los elementos que la autoridad presente le solicite; Si a criterio del COMISARIO TÉCNICO o por denuncia de otros equipos le solicitan el desarme completo del motor, deberá hacerlo en el lugar. Las desclasificaciones que resulten de las verificaciones efectuadas se darán a conocer antes de la entrega de trofeos.

\*-Al parque cerrado solo puede entrar dos personas, piloto, mecánico o 2 mecánicos únicamente con su correspondiente chaleco que lo identifica.

**HERRAMIENTAS:** Toda aquella moto que ingrese a Parque Cerrado con el piloto y el mecánico designado al desarme, deberá tener todas las herramientas indispensables para desarmar dicha moto, con el fin de agilizar el desarme.

**DENUNCIA:** Deberá ser antes o durante la competencia o de haber finalizado la competencia. Serán disponibles como mínimo 6 minutos en el Parque Cerrado, las motos desinadas al desarme. La misma deberá ser presentada por escrito al Cuerpo Técnico, debiendo ser acompañar la denuncia con un dinero equivalente al valor de 50 litros de gasoil al precio actual, por pieza u objeto denunciado. El dinero será devuelto en su totalidad al el que denuncia, siempre cuando la DENUNCIA es positiva, caso contrario el 50 % pasará a él Fiscalizador y el otro 50 % a la parte afectada (El denunciado).

**IMPORTANTE:** Toda pieza objetada será retenida 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 queda a criterio de la Comisión Técnica.

**NOTA:** Toda situación no aclarada en el presente reglamento y que pudiera presentarse en las competencias a realizarse será considerada en tal oportunidad por El Cuerpo Técnico y los delegados presentes, dándose la solución más lógica, cuyos fallos serán inapelables.

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

\*-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.

**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 TRASERO:** Se permite alargar o modificar el soporte del amortiguador, libre su fabricación.

**CUBIERTA:** Libre. Prohibido el uso de cubiertas con tacos tipo cross.

**FRENOS:** Delanteros y traseros obligatorios y de funcionamiento independiente, sistema convencional de ciclomotor a tambor o a campana y frenos a disco solamente a comando de cable. Se prohíbe utilizar elementos de bicicletas.

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

**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).

\*-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.

\*-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 las partes.-

**LA TECNICA PUEDE CONTROLAR LA MOTO EN EL MOMENTO QUE LO REQUIERA SU COMISARIO TECNICO, A LA VEZ QUE SE RESERVA EL DERECHO DE ADMISION.**