

CAMPEONATO DEL SUR ENTERRIANO

REGLAMENTO TECNICO 2023 KARTING MAYORES 150 "A", 150 "B", 150 "C", 150 PROMOCIONAL Y ESCUELA 110 DIRECTO

Los Reglamentos se encuentran abiertos para cualquier tipo de reformas que sean necesarias.

KARTING MAYORES 150cc "A" 4 TIEMPOS MULTIMARCA 2023

Edad 15 años cumplidos en adelante

Peso mínimo 155 Kg potencia del motor hasta 12.50 Hp OBLIGATORIA LA LETRA "AL" EN EL NUMERO DELANTERO. Para llegar al peso mínimo de 155 kg no hay tope de lastre si así lo requiere y evaluado en técnica. Abulonado con tornillos no menor a 8 mm. Se prohíbe alambre , precintos o similar.

Peso mínimo para esta categoría 165 Kg potencia del motor hasta 13.00 Hp OBLIGATORIO LA LETRA "A" EN EL NUMERO DELANTERO. De cargar lastre no más de 7 kg. Abulonado con tornillos no menor a 8 mm. Se prohíbe alambre , precintos o similar.

Peso mínimo 175 Kg potencia del motor hasta 13.50 Hp OBLIGATORIA LETRA "AP" EN EL NUMERO DELANTERO.

De cargar lastre no más de 7 kg. Abulonado con tornillos no menor a 8 mm. Se prohíbe alambre , precintos o similar.

KARTING MAYORES 150cc "B" 4 TIEMPOS MULTIMARCA 2023

Edad 20 años en adelante

Peso mínimo para esta categoría 185 Kg potencia del motor hasta 13.00 Hp. OBLIGATORIO LA LETRA "B" EN EL NUMERO DELANTERO Para llegar al peso mínimo de 185 kg no hay tope de lastre si así lo requiere y evaluado en técnica. Abulonado con tornillos no menor a 8 mm. Se prohíbe alambre , precintos o similar.

Peso mínimo 200 Kg potencia del motor hasta 13.50 Hp. OBLIGATORIO LA LETRA "BP" EN EL NUMERO DELANTERO De cargar lastre no más de 7 kg. Abulonado con tornillos no menor a 8 mm. Se prohíbe alambre , precintos o similar.

Peso mínimo 210 kg potencia de motor hasta 14.00 Hp. De cargar lastre no más de 7 kg. OBLIGATORIO LA LETRA "B2" EN EL NUMERO DELANTERO Abulonado con tornillos no menor a 8 mm. Se prohíbe alambre , precintos o similar.

KARTING MAYORES 150cc "C" 4 TIEMPOS MULTIMARCA 2023

Edad mínima 40 años cumplidos

Peso mínimo 170 kg potencia del motor hasta 12.50 Hp. OBLIGATORIO LA LETRA "CL" EN EL

NUMERO DELANTERO Para llegar el peso mínimo de 170 kg no hay tope de lastre si así lo requiere evaluado en técnica. Abulonado con tornillos no menor a 8 mm. Se prohíbe alambre , precintos o similar.

Peso mínimo para esta categoría 185 kg potencia del motor hasta 13.00 Hp OBLIGATORIO LA LETRA "C" EN EL NUMERO DELANTERO De cargar lastre no más de 7 kg. Abulonado con tornillos no menor a 8 mm. Se prohíbe alambre , precintos o similar.

Peso mínimo 200 Kg potencia del motor hasta 13.50 Hp OBLIGATORIO LA LETRA "CP" EN EL NUMERO DELANTERO. De cargar lastre no más de 7 kg. Abulonado con tornillos no menor a 8 mm. Se prohíbe alambre , precintos o similar.

Peso mínimo 210 kg potencia de motor hasta 14.00 Hp. OBLIGATORIO LA LETRA "C2" EN EL NUMERO DELANTERO De cargar lastre no más de 7 kg. Abulonado con tornillos no menor a 8 mm. Se prohíbe alambre , precintos o similar.

PROMOCIONAL MULTIMARCA 150cc 4 TIEMPOS 2022.

EDAD: NACIDOS desde el 2007 hasta el 2012 inclusive

Peso mínimo para esta categoría 145 Kg potencia del motor hasta 11.00 Hp OBLIGATORIO LA LETRA "P" EN EL NUMERO DELANTERO Para llegar el peso mínimo de no hay tope de lastre si así lo requiere evaluado en técnica. Abulonado con tornillos no menor a 8 mm. Se prohíbe alambre , precintos o similar.

Peso mínimo 155 kg. Potencia hasta 11.50 HP. OBLIGATORIO LA LETRA "PP" EN EL NUMERO DELANTERO. De cargar lastre no más de 5 kg. Abulonado con tornillos no menor a 8 mm. Se prohíbe alambre , precintos o similar.

Peso mínimo 165 kg. Potencia hasta 12.00 HP SIN PROMEDIO. OBLIGATORIO LA LETRA "P2" EN EL NUMERO DELANTERO

De cargar lastre no más de 5 kg. Abulonado con tornillos no menor a 8 mm. Se prohíbe alambre , precintos o similar.

GENERALIDADES PARA TODAS LAS CATEGORÍAS DE KARTING

Banco de pruebas. 3 (tres) tiradas limpias y francas. En caso que falle, no fuese limpia y franca la primer tirada tendrá opción a 1 (uno) tirada mas. SE PROHIBE CUALQUIER TIPO DE REPARACIÓN CON HERRAMIENTAS.

Se deberá perforar un tornillo de tapa de válvula, tubo de admisión y esparrago de carburador para su precintado entregado en la técnica y colocado por el piloto antes de la primera clasificación.

Art.1 -: CARTER: Original del motor con formas y dimensiones externas e internas originales. No se pueden alterar las posiciones y medidas originales de los espárragos y/o tornillos. Se

debe mantener las medidas originales de los rodamientos. Libre su marca, y características (no teflón, cerámica o similares)

Art.2-: CILINDRO: Original del motor o su reemplazo del mercado de reposición, diámetro estándar 62 mm. Se puede rectificar hasta un máximo de + 2,0 mm. (dos milímetros), quedando el diámetro a 64.00 mm máximo.

Prohibido su encamisado y el uso de camisa cromada. Altura mínima

68,60mm, máxima 69,10mm, +/- 0,10mm.

Largo total de la camisa 98mm (+/- 2%)

Art.3-: TAPA DE CILINDRO: Original del motor. O de mercado de reposición para la marca del motor. En su forma y sus dimensiones. Se prohíbe el mecanizado, pulido o granallado que modifique la terminación superficial en conductos de admisión y escapes original, "debe estar con la rugosidad de fábrica" totalmente originales. Junta de tapa de cilindro, espesor y material libre. Altura total mínima original: 80,80mm. -0,20mm en su parte exterior. El apoyo de la balancinera debe mantener la planicie del plano superior de la tapa. Diámetro de conductos, lado colector y a partir de los 6mm hacia adentro: Adm. 29,50mm + 0,20mm. Escape. 28,70mm + 0,20mm. Diámetro máximo de casquillos: Adm. 25,20 mm + 0,10 mm.

Escape. 20,70 mm + 0,10 mm. Prohibido tocar conducto por debajo de los casquillos.

Balancinera original fundición o chapa sin modificaciones rebajadas del plano paralelo al eje de balancines, sin suplementos debajo de ella. Prohibido el desplazamiento de los pernos de eje de balancines. Altura de fundición

8,75mm.+/- 0,20mm. De Chapa 4,35mm.+/- 0,20mm.

ART. N.º 4: ARBOL DE LEVAS: Original del modelo, con buje central, no Torrington, sin reformas artesanales, (puesta a punto originales con chaveta) medida con plantilla. Circulo base de leva original.

Plantilla pasa no pasa de leva provista por la categoría

Cota mayor 32,8mm.

Cota menor 26,8mm.

Alzada de leva de 6mm.

Engranaje sin corrector.

Alzada media en el centro del platillo paralelo a la válvula 7.10 mm. Sin Tolerancia

Medidas sin luz de válvulas

ART. N.º 5: Guías de válvulas: Original en material, forma y dimensiones o de mercado de reposición respetando sus características originales (de fundición).

ART. N.º 6: VALVULAS: Originales o del mercado de reposición, "Marcas libre" respetando medidas originales, Prohibido mecanizar en general la válvula (NO DE COMPETICIÓN) "El diámetro máximo de las válvulas es el que equipa a modelos de motor correspondiente. Diámetros: Admisión: 30.00mm. o 29.00mm.

Escape: 25.00mm. o 24.00mm. +/- 0,10mm.

Vástago Diámetro: 5,45mm. +/- 0,10mm.

Largo válvula: Admisión: 92.00mm + 0,25mm.

Escape: 91.50 + 0,25mm

ART N° 7 Varillas levanta válvulas diámetro 6,2mm. largo total 141,2mm. Estas medidas expresadas más menos (+/-) 0,2 décimas de mm.

SE PERMITEN LAS DE UNA SOLA PIEZA. DE SIMILAR CARACTERÍSTICAS. LARGO 140.6 mm +/- 0,2 (EJEMPLO LAS DE HONDA 125) prohibido el trabajo artesanal.

ART. N° 8: ASIENTO DE VALVULAS: Libre en su ángulo y espesor, "diámetro original". Interior original sin tocar aluminio.

ART. N° 9: RESORTES DE VALVULAS: Deben tener sus medidas y cantidades original (o sea, 2 por válvulas). Originales o de mercado de reposición. (NO DE COMPETICIÓN). Posición original. Cantidad de espiras: ocho (8), Diámetro espira exterior: 3.50 mm +/- 0,10mm, Diámetro espira interior: 2.60 mm +/- 0,10mm. Deberá tener su arandela de apoyo en su posición original. medidas. arandela del resorte exterior entre 0.7mm y 1.00 mm. Arandela resorte interno entre 0.4mm y 0.8 mm. Cantidad 1 arandela por cada resorte.

ART. N.º 10: PLATILLO DE VALVULAS: Originales o de mercado de reposición., respetando sus medidas originales. -

ART. N° 11: RELACION DE COMPRESION: Máximo 10.0 a 1. Será controlada con aceite hidráulico SAE 17 (Rojo). "en el momento en que se determine hacer la revisión, este el motor frío o caliente".

ART. N° 12: BALANCINES: Originales o de mercado de reposición. Manteniendo su ángulo, radio y demás medidas originales. Orificio centrador de balancinera medida máxima 8.70mm.

ART. N.º 13: CIGUEÑAL: Tipo y formas originales o de mercado de reposición. Carrera y peso original. Prohibido el trabajo de cualquier tipo, su mecanizado, rebajado y/o en función de balanceado. - Recorrido 49,30 mm. + 0.50mm. Peso mínimo 3980 Grs. Con bolillero y engranaje.

ART. N° 14: BIELA: Original o de mercado de reposición. Manteniendo su longitud original entre centro para cada modelo de 103.50 mm.

ART. N.º 15: PISTON: En tipo y forma ORIGINAL DEL MOTOR, o de reposición del mercado. (MARCA LIBRE) "para motores asiáticos", Posición original. Prohibido cualquier clase de rellenado, mecanizado o alivianado. -

Diámetro std 62,00 mm.

Diferentes opciones de acuerdo a las distintas marcas.

Prohibido los comúnmente llamados de grafito o anti fricción. Mueca salva válvulas sin modificación

ART. Nº 16: PERNO DE PISTON: Original o de mercado de reposición.

Prohibido su desplazamiento, mecanizado y/o alivianado. Diámetro 15mm.

ART. Nº 17: AROS: Tipo original "marca libre" Cantidad 3 (tres) aros.

Todos los aros deben estar en funcionamiento (activos). - 1º ranura 1,20 mm.

2º ranura 1,20 mm y 3 ranura 2,50 mm.

ART. Nº 18: FILTRO DE AIRE: libre en su forma. Que respete lineamentos tradicionales y q cumpla su función de filtro.

ART. N.º 19: TUBO DE ADMISION: Original o de mercado de reposición., respetando las medidas originales. Diámetro interior máximo 29.2mm, deberá tener orificio en 1 (uno) de los tornillos para precinto. Se permite la colocación de pico para la utilización de bomba de vacío.

ART. N.º 20: EMBRAGUE: Original prohibido cualquier tipo de reformas (5) cinco discos, canasta de aluminio, "no competición" peso total completo con engranajes, tornillos, bolilleros y empuje, un kilo con seiscientos treinta y cinco gramos (1,635kgrs) accionado manual por cable, no automático. se autoriza el uso del embrague 6 discos completamente original en todo su aspecto.

ART. Nº 21: ESCAPE: Será de libre construcción. No deberá exceder los límites naturales del vehículo, la altura no podrá superar la del volante de conducción. No se permite el escape cuya salida este orientada hacia el piso. El sistema de escape deberá estar perfectamente fijado al chasis y no ofrecer posibilidades de desprendimiento.

ART. N.º 22: CARBURADOR: Original del modelo o se puede reemplazar por un carburador de origen chino o Taiwanés. Con tecnología japonesa (ejemplo: Keihin technology from japan) Manteniendo su forma medida y cortina original 22 mm. (Prohibido mecanizado y/o pulido del mismo).

Chicler y agujas libres en su reglaje de carburación sin agregados manteniendo lineamentos originales. (debe tener la bomba de pique, su uso es opcional).

Diámetro máximo lado admisión 28mm. Boca de filtro 30mm. X 28mm +-0,30

Cebador a 90º original pudiendo eliminar los elementos sin tocar la boca del carburador y tapando los orificios del eje, Venturi de aire medida máxima 1.3mm (medidas con zonda 130). Entre la cortina y tapa del carburador no puede haber nada más que lo original del mismo (resorte).

ART. N.º 23: CAJA DE CAMBIOS: Todos los engranajes deben ser originales o de mercado de reposición, para motores asiáticos, (exceptuado Japón) respetando su relación original en cantidad de dientes. (Prohibido rebaje de engranajes en su diámetro y/o espesor.)

Eje piñón: 1er.Engranaje 36d. - 2do.

28 - 29d. – 3er. 26d. –

4to. -24d. – 5to. 32d.

– Eje primario: 19d.- 14d.- 23d.- 25d.- 17d.-

ART. N° 24: ENCENDIDO: Volante original. y/o de marcado de reposición, para motores asiáticos, “Excepto japonés” manteniendo sus medidas y peso original. Peso mínimo 1950 Grs (con engranaje), prohibido su mecanizado, debe estar en su posición original en el cigüeñal con chaveta original.

Estator original en su bobinado y cantidad de bobinas. Captor original o de mercado de reposición debe estar en su posición original.

Captor: de 150 a 170

Bobina de alimentación: de 270 a 480

ART. N° 25: BUJIA: Rosca original. Marca y Grado térmico libre.

- ART. N° 26: SISTEMA DE ARRANQUE: Original. En funcionamiento.

Debe funcionar sobre el banco. (Obligatorio únicamente 1 botón de arranque y uno de paro únicamente).

ART. N° 27: BOMBA DE NAFTA: Alimentación con bomba mecánica accionada por leva, deberá tener obligatoriamente un comando manual que accione el piloto cuando este detenido en la largada. Cerca de la palanca de cambios o volante, (no precinto en la bomba). Se permite la utilización de bomba de vacío para todas las categorías permitiendo realizar el respectivo pico en el múltiple de admisión con el UNICO fin del funcionamiento de la misma.

ART. N° 28: BATERIA: Deberán ser estas las denominadas de GEL. Deberán estar perfectamente fijadas en zona de chasis o motor, se prohíbe su desconexión o conexión en todo momento

ART. N° 29: ALTERNADOR: De uso optativo. Se aclara, de manera excluyente, que el motor debe arrancar con un pulsador cuando este sobre el banco de prueba.

ART. N.º 30: RODAMIENTOS - RETENES: Medidas Originales o de mercado de reposición.

ART. N.º 31: TRANSMISION: Primaria: Todos los engranajes deberán ser originales manteniendo el número de dientes, corona embrague 73dientes,

Piñón 18dientes, diámetro exterior y ancho original.

ART. N° 32 Relación secundaria: LIBRE NO MAS GRANDE DE PIÑON 17 Y NO MAS CHICO DE CORONA 22. CON PROTECTOR DE CADENA OBLIGATORIO. Paso de cadena 428.

ART N° 33 Venteo: es obligatorio el uso de un recipiente fijado al chasis para el venteo de gases de motor y carburador.

ART N° 34 Cambio de Partes. En Motor no se permite desarmar ni tocar ninguna de sus partes dentro de la carrera, Chasis no se permite el cambio de chasis una vez iniciada la competencia toda reparación de motor y chasis quedan prohibidas pudiendo la C.D. evaluar cada caso los motores serán precintados por el equipo Técnico de la categoría, cualquier reparación que el piloto realizará deberá estar autorizado por la C.D. sujeto a sanciones acorde a la reparación.

ART N° 35 Eje de la patada Deberá estar con todas sus partes y en funcionamiento, solo se puede retirar la palanca de arranque.

ART N° 36. defensas Se deben utilizar pontones laterales de plásticos blandos de alto impacto, deforma cuadradas sin filos ni puntas, se debe colocar en forma obligatoria defensa trasera y barra baja de paragolpes trasera un pontón delantero (trompa) homologados, como así también el babero que cubre la columna de dirección donde estarán los datos del piloto y motor en uso.

Trompa no puede estar rellena con ninguna clase de material, y debe estar anclada con sus ganchos originales no pudiendo tener precintos, cinta, alambre ni material alguno para reforzar las prendeduras. Solo precintos en los ganchos con el objetivo de no perderlos (no reforzarlos).

ART N° 37. Verificación A cargo de la C.D. y el grupo técnico de la comisión directiva.

ART N° 38. números categoría promocional. Serán otorgados por la C.D. por el año de duración del campeonato, el karting deberá tener cuatro números, en la defensa trasera y babero delantero de tamaño 20 cm x 20 cm. y en ambos pontones laterales 10Cm x10 Cm., de fondos claros (blanco) y números oscuros (AZUL) con la inscripción de 5Cm x 5Cm para facilitar la tarea de la parte fiscalizadora

Números categoría mayores 150 A, 150 B y 150 C Serán otorgados por la C.D. por el año de duración del campeonato, el karting deberá tener cuatro números, en la defensa trasera y babero delantero de tamaño 20 cm x 20 cm. y en ambos pontones laterales 10Cm x10 Cm., de fondos Oscuro (azul) y números blanco con la inscripción de 5Cm x 5Cm para facilitar la tarea de la parte fiscalizadora

ART N°38. Inscripciones Obligatorias: En el babero delantero tendrá que tener en forma clara y VISIBLE

En Ambos laterales del babero Nombre y apellido del piloto, grupo y factor sanguíneo

En La trompa en la parte inferior el lugar que representa cada piloto (ciudad).

43). Indumentaria Deportiva: El piloto deberá usar; buzo, casco, Protector cervical, en carácter obligatorio para pruebas libres y competencia.

44). Denuncias: Deberán realizarse hasta 30 Minutos de finalizada la última serie de la competencia del día, debiendo abonar un importe de precintado y mano de obra del mecánico de la categoría al valor al DÍA de la denuncia. Que será el valor de 2 dos inscripciones.

45). El equipo técnico y C.D. no se responsabilizan por cualquier faltante de documentación de los motores únicamente se limitarán a tomar las medidas, corroborar que quede encuadrado dentro de lo requerido y precintarlo, siendo responsable del motor cada propietario.

Toda mala interpretación del reglamento queda a criterio de la C.D. y el mecánico de la categoría pudiendo en asamblea ver cada caso y teniendo la autoridad para modificar, corregir y reglamentar.

El responsable Técnico de la categoría está autorizado a realizar toda modificación que sea necesaria al solo efecto de preservar la paridad en performance del reglamento técnico, la que se evaluara en CD. Y se notificará debidamente a los interesados.

Y será lo que determina la aprobación de la prueba “por la supervisión Técnica” (QUEDANDO EXCLUSIVAMENTE A CRITERIO, de esta supervisión la revisión, el control o no. de elementos de cualquiera de los vehículos que han competido, habiendo o no pasado el control de potencia.)

46) En el banco el motor deberá arrancar con pulsador y serán tres tiradas limpias a promedio.

Solo en la cat. esc. o debutante podrá ser asistido por el padre o mecánico previo autorización del comisario.

47). Sensor ubicado en el soporte de corbata cerca del volante o donde disponga el encargado de cronometraje.

48). Chasis de fabricación nacional homologado sin cortes ni piezas desmontables.

49). frenos libres en funcionamiento de manera obligatoria en el eje trasero.

50). De ser necesario lastre bien abulonado al chasis (no precintos).

NEUMATICOS

USO DE GOMAS KARTING 150 A, B, C, PROMOCIONAL Y ESCUELA 110.

SE PUEDEN SELLAR HASTA 3 (TRES) JUEGOS COMPLETOS DE GOMAS TIPO SLICK NUMERADAS. EN FECHAS A ELECCIÓN DEL PILOTO. PUDIENDO SER 1 (UNO) JUEGO DE IBF SELLO AMARILLO Y 2 (DOS) PRONEC SELLO BLANCO O 3 (TRES) JUEGOS DE PRONEC SELLO BLANCO. EN CASO DE ROTURAS SE PUEDEN REEMPLAZAR POR LA MISMA MARCA. UNA DELANTERA Y OTRA TRASERA.

EL JUEGO DE GOMAS IBF SE PUEDE SELLAR HASTA LA FECHA 3 INCLUSIVE. AQUELLOS QUE DEBUTEN DESDE LA FECHA 5 SOLO PODRAN UTILIZAR 2 (DOS) JUEGOS DE NEUMATICOS.

AQUELLOS DUE DEBUTEN DESDE LA FECHA 8 SOLO PODRAN UTILIZAR 1 (UNO) JUEGO DE NEUMATICOS SE PERMITE EL CAMBIO DE GOMAS DENTRO DE LA MISMA FECHA. SIEMPRE Y CUANDO ESTEN SELLADAS PREVIO A LA CARRERA A DISPUTARSE. (AUTORIZADAS POR EL COMISARIO TECNICO).

CUALQUIER TIPO DE ALTERACION DEL NEUMÁTICO EN BUSCA DE VENTAJA DEPORTIVA SERA MOTIVO DE QUITA DE PUNTOS OBTENIDOS HASTA ESE MOMENTO Y EXCLUSION TOTAL DE LA TEMPORADA 2023.

USO DE GOMAS KARTING 125cc NACIONAL

SE PUEDEN SELLAR HASTA 4 (CUATRO) JUEGOS COMPLETOS DE GOMAS TIPO SLICK NUMERADAS DE MARCA PRONEC SELLO BLANCO. EN FECHAS A ELECCIÓN DEL PILOTO.

SE PERMITE INCLUIR EN LA FICHA TECNICA 2 (DOS) GOMAS DE AUXILIO, 1 (UNO) DELANTERA Y 1 (UNO) TRASERA.

EL PILOTO, EN LA FECHA QUE ESTE DISPUTANDO DEBERÁ USAR LAS MISMAS CUBIERTAS TANTO EN CLASIFICACIÓN, SERIE Y FINAL. EN CASO DE ROTURA DE ALGUNO DE LOS NEUMÁTICOS, ANTES DEL PERIODO DE REEMPLAZO DE LAS MISMAS, SE DEBERÁ MOSTRAR DICHO NEUMÁTICO AL COMISARIO TÉCNICO PARA QUE AUTORICE SU RECAMBIO.

AQUELLOS QUE DEBUTEN DESDE LA FECHA 5 SOLO PODRAN UTILIZAR 2 (DOS) JUEGOS DE NEUMATICOS.

AQUELLOS DUE DEBUTEN DESDE LA FECHA 8 SOLO PODRAN UTILIZAR 1 (UNO) JUEGO DE NEUMATICOS CUALQUIER TIPO DE ALTERACION DEL NEUMÁTICO EN BUSCA DE VENTAJA DEPORTIVA SERA MOTIVO DE QUITA DE PUNTOS OBTENIDOS HASTA ESE MOMENTO Y EXCLUSION TOTAL DE LA TEMPORADA 2023

en el recinto de técnica el piloto podrá ser acompañado por una persona previa autorización siendo el piloto único responsable.

todos los pilotos tienen la obligación de pasar por el recinto de técnica después de cada prueba oficial (clasifica, serie, final). Para pesaje Quedando a la espera de la decisión del comisario técnico quien será el encargado de definir el paso por banco y desarme sin importar el puesto de llegada ni la cantidad.

Toda mala interpretación del reglamento queda a criterio de la C.D. y el mecánico de la categoría pudiendo en asamblea ver cada caso y teniendo la autoridad para modificar, corregir y reglamentar.

El Responsable Técnico de la categoría está autorizado a realizar toda modificación que sea necesaria al solo efecto de preservar la paridad en performance de las diferentes marcas comprendidas en este reglamento técnico, la que se evaluara en CD. Y se notificara debidamente a los interesados.

KARTING ESCUELA 110cc 4 TIEMPOS 2023

1-Edad Nacidos desde el año 2012 en adelante. con autorización de los padres por escrito y rubricado sin excepción la C.D. evaluará cada caso.

2-Peso: mínimo 120 Kg. con piloto y casco.

3-Potencia máxima permitida hasta 7.50 hp sin tolerancia (promedio de 3 tiradas en el banco de pruebas).

4-MotoresPermitidos:

Los motores permitidos para competir son marca: Gerrero, Gilera, Motomel, Radar, zanella todos estándar denominados comercialmente 110, con un tope máximo de cilindrada 116 cc. todos con arranque eléctrico.

Los demás motores de similares características quedan a resolución de la comisión directiva.

Queda prohibido todo motor que tenga balanceador tipo Yamaha Cripton.

5-Motor

Codo de admisión, original de cada motor en uso de aluminio e interior rugoso original de fábrica, pudiendo ser de Motomel, Gilera, Radar, Guerrero.

B) Entrada de nafta a tapa de cilindro (admisión), de superficie rugosa original de fábrica de cada motor, medidas estándar. Promedio no más de 24 Mm. Diámetro.

C)Leva original de cada motor en uso, originales en sus medidas, estándar en todo su formato.

i. Alzada medida al camón. ii. Admisión será de 5.70 mm.

iii. Escape 5.50 m. iv. Alzada medida al platillo de válvula (esta se medirá sin luz).

Admisión y escape 6.00 mm.

medida menor del camón 21,3 +/- 0.10 sin Tolerancia vii. Engranaje original para tres tornillos 6mm diámetros sin tolerancia.

Se medira con plantillas la que proveerá la categoría D) Guías de válvulas, originales en material y forma.

E) Válvulas tipo originales de fábrica de cada motor a 45 grados.

i. Válvula de admisión 23 Mm. ii. Válvula de escape 20 Mm. F) Casquillos

de asientos de válvulas, medidas de interior.

Casquillo de admisión 18,90 Mm.

Casquillo de escape 17 Mm.

La salida de escape debe ser de superficie rugosa original de fábrica para cada motor en uso.

G) Cilindros deben ser tipo estándar de fábrica en material y origen de cada motor en uso (Chino). Quedando a consideración de la C.D. el intercambio de cilindros.

i. Se prohíbe todo cepillado alguno.

ii. Altura total mínima para recorrido corto de 69 mm. iii. Altura total mínima para recorrido largo 78 mm.

Karting Formula 4 Tiempos

H) Pistón, de forma original de uso comercial sin reformas artesanales.

i. Altura mínima de perno a cabeza 12,40 mm.

ii. Perno pistón 13,00 mm.

l) Aros de pistón 1 Mn. de espesor aro de compresión tolerancia (+-) 0,10 mm, todos los aros originales, con la cantidad de aros correspondientes. Todos los aros deben estar en funcionamiento y en medida correspondiente.

Junta de tapa de cilindro Original o mínimo 0,80 mm. Sin tolerancias.

Tapa de cilindro estándar de cada motor, sin reformas artesanales, manteniendo todas las formas originales, no se permite el cepillado.

Altura total mínima de tapa 91 mm. Medida del apoyo del cilindro a la base de tapa de Alza válvulas

L) Relación de compresión 10 a 1. El llenado del cilindro se contará hasta la parte superior de la rosca de bujía al cual se le descontará el llenado de la rosca que corresponde a (0.750 ml³).

M) Balancines, originales o en su remplazó, similar en todas sus medidas. Prohibido todo trabajo.

N) RESORTES DE VALVULAS: Deben tener sus medidas y cantidades original (o sea, 2 por válvulas). Originales o de mercado de reposición.

(NO DE COMPETICIÓN). Posición original.

Cantidad de espiras: ocho (8), Diámetro espira exterior: 3.50 mm +/- 0,10mm, Diámetro espira interior: 2.60 mm +/- 0,10mm. Deberá tener su arandela de apoyo en su posición y medida original.

P) Cigüeñal original, en todas sus dimensiones, de cada motor en uso.

i. Motor gurrero 55.5 mm.

ii. Motor radar Motomel y Gilera 49.5 mm. iii. Motor Gilera 56 mm. Q) Distribución

original a cadena.

R) Carter original si reformas.

Deberá tener una parte visible para su precintado.

6-Velocidades:

Las Cajas estándar de serie de cada motor únicamente de 4 Velocidades.

Eje Primario

1ra 12 dientes

2da 17 dientes

3ra 21 dientes

4ta24 dientes

Árbol secundario

1ra34 dientes

2da29 dientes

3ra26 dientes

4ta23 dientes

Transmisión Primaria

69dientes de corona

17dientes de piñón

Relación4 a 1

7-Embrague:

Original de uso comercial de serie que corresponda a cada motor, sin reformas artesanales, únicamente automático en el selector.

8-Escape:

Libre, deberá estar encuadrado dentro de las medidas de l bastidor del chasis, y en su altura no podrá sobrepasar la altura del volante.

9-Alimentación:

Con bomba de combustible mecánica accionada por leva, no se permite Bomba de vacío.Ni cualquier otro tipo de alimentación que no sea por medio de la bomba mecánica, la cual deberá estar sujeta detrás del eje trasero y accionado por este mismo Con las medidas mínimas de seguridad. Deberá tener en forma obligatoria un mecanismo accionado por cable colocado en el volante o palanca de cambio para ser accionado por el piloto .

Deberá tener su debido retorno a tanque de combustible.

10-Refrigeración:

Se permite refrigerar el cilindro por intermedio de una manguera (plástica o goma) por dentro del pontón lateral, no pudiendo tener cortes, bordes o filos en su parte exterior y su parte superior del pontón.

11-Carburador:

Original de cada motor en uso sin reformas ni trabajos.

Deberá tener una descarga del venteo de no menos de medio lt. bien sujeta en la parte posterior del kart y con buena seguridad, también deberá conectarse la manguera del respiradero del motor.

Esta descarga deberá ser limpiada antes de cada prueba.

12-Filtrode aire

Libre. Se prohíbe todo tipo de sobre alimentación.

Este mismo deberá cumplir con su respectiva tarea de filtrar el aire; su posición forma y tamaño queda a criterio del mecánico, bien sujeto y que respete los lineamientos tradicionales.

13-Cambiode Partes:

En Motor no se permite desarmar ni tocar ninguna de sus partes dentro de la carrera, Chasis no se permite el cambio de chasis una vez iniciada la competencia toda reparación de motor y chasis quedan prohibidas pudiendo la C.D. evaluar cada caso los motores serán precintados por el equipo Técnico dela categoría, cualquier reparación que el piloto realizara deberá estar autorizado por la C.D.

14-Encendido:

Original de cada motor en uso sin modificaciones artesanales.

15-el eje de patada:

Deberá estar con todas sus parte y en funcionamiento, solo se puede retirar la palanca de arranque

16-el arranque eléctrico

Deberá estar en funcionamiento, con pulsador y llave de corte tipo parador.

El regulador de voltaje deberá estar en funcionamiento, sin ninguna llave de corte la batería deberá estar bien sujeta y con descarga de liquido a la descarga de venteo del carburador.

17-Frenos:

Mecánicos accionados a cable, debiendo estar colocado en eje trasero de forma obligatorio y pudiendo ser opcional en tren delantero (disco o cinta) libres de reparación y reposición durante la competencia.

18-Chasis

Puede ser de construcción artesanal o en serie ejes de hasta 30 Mm., homologado sus dimensiones ancho máximo 118 Cm. Las mediciones se tomaran en llantas sin las gomas en sus bordes externos, las puntas de eje y eje trasero no podrán sobresalir de las llantas en sus bordes externos.

19-Relación:

libre.

20-Combustible:

SE permite solamente el uso de combustible de venta comercial de surtidor.

21-Tanquede combustible:

Deberá ser de material plástico y deberá estar debajo de la torre de dirección perfectamente anclado.

22-Lastre:

Fijado al chasis y precintado perfectamente abulonado.

23-Neumáticos: Deberán ser lisos de fabricación nacional marca NA carrera, IBF O PRONEC. SE PODRAN SELLAR 2 JUEGOS DE GOMAS DELANTEROS Y TRASEROS por año calendario. podrán ser renovados cuando el piloto lo desea. dicha medida tendrá vigencia desde la primera fecha de participación. Los números de los neumáticos utilizados deberán ser informados todas las carreras en su ficha de inscripción, todo piloto que incurriese en esta falta será motivo de exclusión de dicha prueba en caso de rotura prematura se podrán reemplazar las mismas únicamente por una usada de idénticas características previa autorización de la CD. No pudiendo ser más de dos los neumáticos reemplazados una delantera y una trasera.

24-Defensas:

Se deben utilizar pontones laterales de plásticos blandos de alto impacto, de forma cuadrada sin filos ni puntas, se debe colocar en forma obligatoria defensa trasera y un pontón delantero (trompa) homologados, como así también el babero que cubre la columna de dirección donde estarán los datos del piloto y motor en uso.

Trompa no puede estar rellena con ninguna clase de material, y debe estar anclada con sus ganchos originales no pudiendo tener precintos, cinta, alambre ni material alguno para reforzar las prendeduras.

25-Verificación:

A cargo de la C.D. y el grupo técnico de la comisión directiva.

26-Números:

Serán del 0 al 99 otorgados por la C.D. por el año de duración del campeonato, el karting deberá tener cuatro números, en la defensa trasera y babero delantero de tamaño 20 cm x 20 cm. y en ambos pontones laterales 10cm x 10 Cm., de fondos BLANCO y números NEGRO no fluor bien visibles para facilitar la tarea de la parte fiscalizadora.

27-Inscripciones obligatorias:

En el babero delantero tendrá que tener en forma clara y visible la inscripción o el logotipo de la marca del motor.

En ambos laterales del babero Nombre y apellido del piloto, grupo y factor sanguíneo

En la trompa en la parte inferior el lugar que representa cada piloto (ciudad).

28-Indumentaria Deportiva

El piloto deberá usar; buzo, casco, Protector cervical, en carácter obligatorio para pruebas libres y competencia.

29-Denuncias:

Deberán realizarse hasta 30 Minutos de finalizada la última serie de la competencia, debiendo abonar un importe de precintado y mano de obra del mecánico de la categoría pudiendo ser actualizado el valor al DÍA de la denuncia.

30-Nota

El equipo técnico y C.D. no se responsabilizan por cualquier faltante de documentación de los motores únicamente se limitará a tomar las medidas, corroborar que quede encuadrado dentro de lo requerido y precintarlo, siendo responsable del motor cada propietario

Toda mala interpretación del reglamento queda a criterio de la C.D. y el mecánico de la categoría pudiendo en asamblea ver cada caso y teniendo la autoridad para modificar, corregir y reglamentar.

El Responsable Técnico de la categoría está autorizado a realizar toda modificación que sea necesaria al solo efecto de preservar la paridad en performance de las diferentes marcas comprendidas en este reglamento técnico, la que se evaluará en CD. Y se notificará debidamente a los interesados.

