

A.P.K.

Asociación Propietarios de Karting

REGLAMENTO TECNICO 2017

VERSION: 1.0

**CATEGORIA BONAERENSE MASTER
KART PLUS CLASE "A" Y "B" 150CC 4
TIEMPOS**

VIGENCIA

El presente reglamento tendrá vigencia desde el 1° de Enero de 2017 hasta el 31 de Diciembre de 2017

DISPOSICIONES GENERALES: La interpretación del presente reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que solamente se permiten las modificaciones autorizadas. De la misma forma las libertades estarán restringidas únicamente a lo específico indicado. Las dudas originadas en el presente reglamento deberán ser consultadas a la categoría y luego por escrito a la Federación METROPOLITANA, única autoridad de interpretación y aplicación del presente reglamento, obteniendo sus respuestas por el mismo medio. Ningún elemento original del vehículo podrá cumplir una función distinta de la Específicamente prevista por el fabricante, o de la función prevista por el presente reglamento en caso de ser un elemento no original del vehículo declarado.

Se prohíbe el uso de titanio y fibra de carbono con excepción en rodamiento.

Se entiende por similar a toda pieza diferente fabricante con las características de la original.

Se entiende como opcional a optar por tener o quitar una pieza.

Se entiende por libre a la libertad de su trabajo o cambio, pero el elemento debe estar.

EDAD COMPRENDIDA: ·Clase "A": Desde los 25 años cumplidos durante el transcurso del campeonato en adelante.

·Clase "B": Desde los 15 años cumplidos durante el transcurso del campeonato en adelante.

PESOS MINIMO:

·Clase "A": En el orden de llegada, con piloto y toda su vestimenta reglamentaria el peso debe ser 185Kg.

·Clase "B": En el orden de llegada, con piloto y toda su vestimenta reglamentaria el peso debe ser 175Kg.

1- MOTOR: Queda comprendido que esta categoría de karting utilizará Motores cuatro tiempos de 150cc. Únicamente refrigerados por aire, caja de 5 (cinco) velocidades con embrague manual.

NOTA: Solamente se permite varillero no japonés.

2 - TAPA DE CILINDRO (Estándar): Original del motor o de 125cc en su forma y sus dimensiones. Altura libre. Conductos de admisión y escape se permiten pulir, junta de tapa de cilindro obligatorio, espesor y material libre. Se permite encasquillar, respetando una altura máxima de 8.7mm y un diámetro interior para la admisión de 25,50mm y 20,70mm para el escape, respetando el ángulo de asiento de válvula original, forma interior libre, no se permite otro trabajo en la tapa que no sea mencionado anteriormente.

VALVULAS: Originales o del mercado de reposición se pueden utilizar válvulas 3B. Respetando las siguientes medidas: Admisión: Diámetro cabeza 29,90mm + 0,1mm. Vástago: 5,50mm Forma del hongo libre. Escape: Diámetro cabeza 24,90mm + 0,1mm. Vástago: 5,50mm Forma del hongo libre.

- **GUIAS DE VALVULAS:** Originales o de mercado de reposición respetando el material. Preparación libre.
- **ASIENTO DE VALVULAS:** Originales.
- **RESORTES DE VALVULAS:** Cantidades originales (2 por válvulas). Dureza libre.
- **PLATILLO DE VALVULAS:** Originales o de mercado de reposición, respetando sus medidas originales.
- **VARILLAS DE VALVULAS:** Originales o de mercado de reposición.
- **RELACION DE COMPRESION:** Se cubicara con el motor armado en el punto muerto superior, hasta la parte superior de la rosca de la bujía, debiendo entrar como mínimo 20 cc de aceite hidráulico SAE 20 hasta la parte superior de la rosca de la bujía. Quien supere los 195Kg sin lastre cubicara 18cc, Clase "A". Quien supere los 190Kg sin lastre cubicara 18cc, Clase "B".
- **BALANCINES:** Originales o de mercado de reposición. Manteniendo su ángulo, radio y demás medidas originales.

3 - ARBOL DE LEVAS: Original del modelo. Alzadas máxima de admisión y escape 7,00 mm. Medidas en el platillo, sin luz de válvula, se permite corrector en el árbol de levas.

4- CIGÜEÑAL: Tipo y formas originales o de mercado de reposición. Carrera 49.80mm. Peso mínimo 4Kg. Prohibido su mecanizado, rebajado o balanceado. (Prohibido muñón desplazado)

5 - BIELA, PERNO Y PISTON:

- **BIELA:** Original o de mercado de reposición. Manteniendo su longitud original entre centro para cada modelo, siendo su medida 103,5mm de largo, 15mm perno de pistón y 30 de muñón. (PROHIBIDO MUÑÓN DESPLAZADO)
- **PERNO:** Original o de mercado de reposición. Prohibido su desplazamiento. Diámetro 15mm.
- **PISTON:** Original del motor o de CG en formas y medidas, de cualquier marca u origen. Posición original. Prohibido cualquier clase de relleno, mecanizado o alivianado.- Medida de la cabeza al alojamiento del perno de 18mm. $\pm 0,3$ mm, se permiten retocar la cavidad de las válvulas, de un diámetro no más de 32mm de admisión, no más de 27 mm de escape. Se permite rectificar la cabeza del pistón en forma plana para dar altura de compresión y retocar la cavidad para que no peguen las válvulas respetando la forma original.

6 - AROS: Tipo original – Cantidad 3 (tres) aros. Todos los aros deben estar en funcionamiento (activos). Medida mínima del espesor de los aros: 1º y 2º 1mm c/u. 3º aro 2,30mm.

7 - CARTER / CILINDRO / CAMISA:

- **CARTER:** Original del motor con formas y dimensiones externas e internas originales. No se puede alterar la posición y medidas originales de los espárragos y/o tornillos. Se debe mantener las medias originales de los rodamientos. Marca libre.
- **CILINDRO:** Original del motor o su reemplazo del mercado de reposición. Diámetro original 62mm. Se puede rectificar hasta un máximo de 64,10mm. Prohibido el uso de camisa cromada. Deberá poseer junta en la base del cilindro de espesor y material libre, se prohíbe encamisar. Los tornillos del cilindro al block serán de 6mm con sus respectivas guías original de tapa y guías centradoras de cilindros.

8 - TUBO DE ADMISION: Original o de mercado de reposición. Se permite de aluminio respetando las medidas originales.

9 - ESCAPE: Sera de libre construcción. No deberá exceder los límites naturales del vehículo, la altura no podrá superar la del centro volante de conducción. No se permite el escape cuya salida este orientada hacia el piso. Deberá existir una protección o separación a los efectos de impedir todo contacto entre el sistema de escape y el piloto en posición normal de manejo. El sistema de escape deberá estar perfectamente fijado al chasis y no ofrecer posibilidades de desprendimiento. No se permite terminarlo en forma de sacabocados, si no con una arandela de 40mm. ES OBLIGATORIO EL USO DEL TURBO SILENCIADOR CON 92 DECIBELES COMO MAXIMO. Es obligatorio el uso del silenciador en los boxes. Quien no lo hiciera deberá abonar una multa de \$150,00 la que será duplicada en caso de reincidir.

10 - VOLANTE DEL MOTOR: Original y/o de mercado de reposición, peso mínimo completo 2Kg, con su chaveta en lugar de origen.

11 - FILTRO DE AIRE: Libre, se permite Venturi.

12 - ENCENDIDO: Totalmente original o de mercado de reposición 8 bobinas.

NOTA: C.I.D. LIBRE. (Alimentado a magneto)

13 - CARBURADOR: Original del modelo o se puede reemplazar por un carburador de origen chino o taiwanés. Manteniendo su forma original en su interior y exterior. Se permite eliminar el sistema de cebador como así también la bomba de pique, en este caso se debe tapar el inyector de la misma. Gicleur y aguja de cortina libres. Cortina hasta 22mm de diámetro. Largo 39,90mm y 35,90mm. Garganta 26,90mm + 0,2mm de diámetro.

14 - BUJIA: Libre, rosca 12mm largo de rosca con arandela original 18mm.

15 – TRASMISIÓN PRIMARIA: Todos los engranajes deberán ser originales manteniendo el número de dientes, diámetro exterior y ancho original. Engranajes de caja

1º 36 x 13

2º 32 x 17

3º 28 x 20/ 29 x 20

4º 26 x 23

5º 25 x 24

16 - TRASMISIÓN SECUNDARIA: A cadena con eje rígido. Todo Karting deberá tener en la zona donde va montada la cadena de transmisión un cubrecadena protector de no menos de 60 (sesenta) milímetros de ancho por el largo que da entre el piñón de motor y la corona de transmisión montada sobre el eje.

17 - RODAMIENTOS – RETENES: Originales y/o de mercado de reposición.

18 - EMBRAGUE: Original y/o de mercado de reposición, prohibido cualquier tipo de modificación. Resortes libres, cantidad de disco 5. Engranaje primario 73 – 18.

19 - CAJA DE CAMBIOS: Todos los engranajes deben ser originales o del mercado de reposición, respetando su relación original en cantidad de dientes, prohibido su rebaje tanto en su diámetro como en su espesor.

20 - CAPTOR: Original o de mercado de reposición. Debe estar en su fijación original.

21 - SISTEMA DE ARRANQUE: Original. Se permite eliminar eje y engranaje de patada.

22 - BOMBA DE NAFTA: Del tipo mecánica.

23 - BATERIA: Deberán ser estas las denominadas de GEL. Deberán estar perfectamente fijadas en zona de chasis o motor. PROHIBIDO USAR DE ACIDO.

24 - COMBUSTIBLE: Se utilizara nafta de uso comercial de surtidor, de vehículos terrestres. Cuando la categoría lo crea necesario se proveerá el combustible. A demás la categoría verificara el octanaje de la nafta.

25 - TROMPA: Para su sujeción tiene que tener únicamente los ganchos que permiten su soltado rápido, No pueden tener otro tipo de fijación total a la trompa. Ejemplo: precintos tornillos, cintas, etc. Se permite poner precintos en los ganchos de sujeción.

26 - PRECINTOS: Todo motor deberá tener una perforación en el tornillo de la tapa de válvulas, otro en el tornillo de la tapa de embrague y otro en la tuerca del carburador de 1,5mm c/u.

27 – CHASIS:

- Homologados vigentes o habilitados por la Comisión Nacional de Karting, pudiendo ser Nacional solamente nuevos o usados.
- Distancia entre ejes: mínimo 101cm – máximo 127cm.
- Medidas de ancho de TROCHA delantera 105cm máximo y trasera 1250mm. Medida utilizada por la técnica: Del labio extremo de las llantas. Ante cualquier duda, antes de salir a pista puede verificar la misma, en el sector de técnica de la categoría.
- Se prohíbe el uso de frenos delanteros.
- Uso obligatorio eje de 30mm, hueco o macizo (prohibido los de titanio).
- PARAGOLPE TRASERO de uso obligatorio. Debe ser Homologado o habilitado de material plástico.
- Los pontones deben sobresalir de la goma de 2 a 3cm.

28 - CAMBIO DE MOTOR: Se permitirá el cambio de motor por cualquier rotura comprobada por el comisario técnico. Este cambio de motor durante una carrera implica el retraso en la largada a la última fila. Se deberá solicitar la autorización al comisario técnico para el cambio del mismo.

29 - NEUMÁTICOS: Marca NA “Rojas pista” que contienen número de serie sellados. Cada piloto podrá utilizar 2 (dos) juegos de gomas durante el año con la siguiente restricción: Se utilizará un primer juego de gomas hasta la 5ta carrera inclusive y de un segundo juego de gomas a partir de la 6ta carrera (Aclaración: 5ta carrera del piloto, no fecha del calendario). En caso de rotura, robo o extravío de un neumático el piloto podrá solicitar que se le habilite el remplazo por uno nuevo. El piloto deberá adicionar 3 Kg (Tres) por neumático que remplace al peso mínimo. En caso de rotura fortuita (situación a evaluar por el comisario técnico). Para el caso de robo o extravío (el piloto no puede presentar el neumático que quiere remplazar) el peso se tomará como extra, y el mismo será de 10 (diez) kg. Este lastre se llevará mientras se use ese juego de neumáticos (las originales y el/los remplazos). Los neumáticos de lluvia deberán ser marca PRONEC.

30 - NUMEROS: Deberán identificarse en los pontones, corbata y paragolpes trasero, de manera visible en los cuatro lados. De tal manera: Clase "A" Fondo negro; Números en amarillo. Clase "B" Fondo amarillo; Números en negro. No se admiten números "ARTISTICOS", pudiendo exigir al piloto, el Comisario Deportivo como la misma Organización, el cambio de los mismos.

31 - RECLAMOS Y APELACIONES: Deberán ser presentados por escritos dentro de los 60 minutos siguientes a la publicación de los resultados de clasificación, serie y final. Será acompañado por la suma de \$ 5.000 (cinco mil pesos,) monto fijado para todas las denuncias.

32 - Lo que no esté expresamente autorizado en el presente reglamento está prohibido. Ante cualquier duda consulte siempre a la técnica.

33 - Todo Piloto que rompa el motor y no lo declare, que rompa o pegue el precinto o que utilice un motor de otro piloto sin declarar a la técnica y la técnica compruebe que el precinto ha sido adulterado, será sancionado con una multa del valor de 1 juego de gomas NA, la misma será sorteada entre todos los pilotos.

Todo Piloto, preparador o concurrente que transgreda el presente reglamento será severamente sancionado; el preparador que sea desclasificado por carrera POR TECNICA, será sancionado con una multa del valor de 1 juego de gomas NA y dicho monto será sorteado entre todos los pilotos.

NOTA: el presente reglamento es restrictivo, por lo que este no especificado no se puede hacer.

NOTA IMPORTANTE: es obligación de Piloto, Concurrente, y/o Preparador la lectura del presente reglamento y la aceptación del mismo. Su desconocimiento no es justificación ante las autoridades en caso de haber una sanción técnica.