



FEDERACION METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

A.P.K.

Asociación Propietarios de Karting

REGLAMENTO TECNICO 2017

Versión: 1.0

**CATEGORIA BONAERENSE MASTER KART PLUS
PRE-JUNIOR**

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.

EDAD COMPRENDIDA: Podrán participar los pilotos de 11 (Once años como mínimo cumplidos antes de la primer fecha del calendario deportivo de la categoría), hasta 14 (Catorce años, que se cumplan dentro del año calendario deportivo del campeonato) Peso Mínimo: 140kg.

IMPORTANTE: Es obligatorio el uso de elementos homologados. Las únicas partes cambiables del motor son los denominados accesorios. Los repuestos del motor son de uso original otorgados posiblemente por la categoría.

1- MOTOR:

Queda comprendido que esta categoría de karting utilizará Motores estacionarios mono cilíndricos 4 Tiempos de 13hp 390cc. De las marcas NIWA (Procedencia China).

Todos los elementos internos y externos del mismo (que no estén liberados) deberán ser originales del motor, de lo contrario serán desclasificados.

2 - TAPA DE CILINDRO (Estándar):

ALTURA: 95 mm +/- 0,10 mm medida desde el plano hasta el plano de asiento de tapa de válvulas.

Su cubicación será de 58 mm hasta la última rosca de la bujía.

RESORTE DE VALVULAS: Original. Altura: 397 mm +/- 0,1. Diámetro del resorte exterior: 26 mm +/- 0,1. Diámetro de alambre: 2,9 mm +/-0,1. Se puede suplementar.

NOTA : Los casquillos de válvulas deberán ser originales respetando las siguientes medidas :

1. Casquillo de admisión: diámetro interno 30,20 mm +/-0,100 mm.
2. Casquillo de escape: diámetro interno 27,10 mm +/- 0,10 mm.
3. Altura de casquillos de escape y admisión 8,00 mm +/- 0,50mm.

BALACINERA DE VALVULAS: Balancín, anclaje y regulación de la misma original. Se controlará con plantilla.

Varilla de Balancinera: mínimo de 4 mm y máximo de 6,50 mm.

RESORTE DE VALVULAS: Libre, uno por válvula (se permite usar suplementos). Platillo de válvula libre no se puede usar de material de titanio ni dural.

VALVULAS: Libre, marcas, respetando las medidas originales tanto sea de largo como de diámetro.

ADMISION: Diámetro 35mm +/- 0,5. Largo 85,84mm +/- 0,05. Asiento 45°.

ESCAPE: Diámetro 31mm +/-0,5. Largo 85,03mm +/- 0,05. Asiento 45°. Se permite doble traba manteniendo las medidas originales.

Se permite la doble traba manteniendo las medidas originales de la válvula. Afloramiento de la guía de válvulas: Admisión 9,00 mm +/- 0,005. Escape: 7,00 mm +/- 0,005. Varilla levanta válvulas: Largo 165 mm +/- 0,005. Diámetro de varilla: 4,92 mm +/- 0,002. Peso: 25 gr +/- 0,2.

JUNTA DE CILINDRO: Original (1 ,20 mm) +/- 0,10.

CON USO DE BALANCINERA:

Se autoriza el uso de Balancinera provista por la categoría.

-) Las medidas serán:
-) Alzada máxima medida desde el centro del casquillo de válvulas:
-) Admisión máximo 10 mm.
-) Escape 9,50 mm.
-) Espesor de la varilla mínimo 4 mm. y máximo 6,50 mm.
-) Largo mínimo 155 mm. y máximo 165 mm.
-) Vástago 7mm
-) Largo máximo 92mm
-) Tanto para escape como para admisión
-) El diámetro de válvula igual a la original.
-) Resorte de válvula libre

No se permite dentro del balancín el uso de rodamientos.

Se permite colocar una traba entre el aluminio y el flautín. Ejemplo: para que quede fijo.

Se permite la doble traba manteniendo las medidas originales de la valvula.

3 - ARBOL DE LEVAS

(Estándar):

Original (Se medirá con plantilla)

Se permite su relleno y endurecimiento, este proceso lo realice la APK, la misma recibe los árbol de levas desgastados y los entrega con el proceso realizado y medido con plantilla.

ALZADA: 6,50 mm +/- 0,05. Admisión: 6,50 mm +/- 0,05

ESCAPE: 6,00 mm +/- 0,05.

Todo con sus medidas y plantillas originales.

Diámetro de apoyo mínimo 25,50 mm +/- 0,1

NOTA: Balancines originales con válvulas y resortes originales según plantilla.

Ej: Marcas, pulidos, etc. Tanto en alzada, cruce, permanencia, anchos, dientes, etc.

4 – BOTADORES:

Peso: 30 gr. Diámetro: 8,96 mm +/- 0,1. Largo: 45 mm +/- 0,1.

Balanceador del motor: Peso mínimo de 690gr +/- 2gr.

5 – CIGUEÑAL:

Netamente original

NOTA: Queda prohibido cualquier tipo de trabajo sobre el mismo. Puesta a punto original con marcas originales coincidentes, con dichas marcas debe estar el pistón en punto muerto superior. Su peso mínimo es de 4,1 kg +/- 0,1 con ruleman puesto del lado encendido. Se permite el tratamiento del cromo duro en el muñón de la biela y se permiten los metales de biela.

Muñón standard 36mm máxima medida de rectificado.

6 – BIELA, PERNO Y PISTON:

BIELA: Original del motor. Peso mínimo: 250 gr +/- 10 gr

OPCIONAL: Biela marca **SAENZ**, provisto por la categoría. Peso de la biela Saenz con metales: 395gr +/- 0,2.

PERNO: Diámetro: 20 mm +/- 0,1. Largo: 62 mm +/- 0,02. Peso: 65 gr +/- 0,2.

PISTON: Diámetro: 88 mm +/- 0,2 mm. Largo (total tomado en pollera): 66,80 mm +/- 0,2. Su armado tiene que ser en forma original y su peso con aro puesto 348 gr +/- 0,3.

Netamente original **NIWA**, para utilizar con pernos y aros originales. Original del motor. Se comprende como originales los del motor niwa, no el uso de similares. Manteniendo su armado original.

7 – AROS:

Original del motor. Se comprende como originales los del motor niwa, no el uso de similares, ni de los denominados aros negros.

Primer aro (de fuego): 2mm

Segundo aro (de compresión): 2mm

Tercer aro (rasca aceite): 2,7 mm

Prohibidos aros en L y aros cromados.

8 - CARTER / CILINDRO – SEMICARTER / CAMISA:

Original NIWA, se debe poder identificar el número de serie del motor en el mismo.(NIWA o LT – XXX X), sin denotar ningún tipo de adulteración, la junta del semicarter tendrá que ser de espesor máximo 0,65mm.

También se permite como junta , el sellador de juntas

NOTA: En caso de la rotura específicamente en la zona del encendido se permite “SOLDAR”. Todas las partes del motor que vayan con bulones se pueden suplantar por espárragos de las mismas medidas que los bulones. En algunos casos pueden ser de 6 x 8 o de 8 x 6 en medida exterior.

9 - MULTIPLE DE ADMISIÓN:

Provisto por la categoría. Dentro del multiple de admisión, tiene realizado el orificio para la toma de aire del vacío.

10 – ESCAPE Y SILENCIADOR:

Accesorio de Codo y silenciador son provistos por la categoría, marca **SPR**

NOTA: se permite realizar una brida postiza para facilitar el trabajo de armado del motor, manteniendo su diámetro interno original. La brida viene con el escape.

11 – VOLANTE DEL MOTOR:

Su peso es de 5,50 kg +/- 0,500.

Se prohíbe cualquier tipo de modificación o trabajo incluyendo los imanes y encendido, que alteren el avance del motor.

Se permite el balanceo del mismo.

12 - FILTRO DE AIRE:

Provisto por la categoría.

13 - ENCENDIDO:

Original. Se prohíbe el volante con corona de arranque.

NOTA: Prohibido la incorporación de un cuarto elemento o modificación que actúen como avance de tipo variable o que incremente más chispa a la bujía.

Nota: cuando la categoría lo solicite serán dadas las bobinas 1º, 2º y 3º después de la clasificación.

Se prohíbe el uso de telemetría. Se permite el uso de Mychrom o similar que actué solamente para tomar tiempos de vuelta, el rpm del motor y el par motor.

14 - CARBURADOR :

No deberá tener ningún tipo de trabajo en ninguno de sus orificios.

El Carburador de origen chino (con procedencia Japan) utilizado en la categoría deberá tener los siguientes rangos de medidas: 28 mm a 26 mm con cortina redonda, +/- 0,05mm de difusor (o salida de admisión). Se prohíbe el uso de cortina plana. Se permite el carburador sin bomba de pique.

De 33mm a 35mm +/- 0,05mm de diámetro interno de boca de toma de aire.

Rango de diámetro de la pieza llamada cortina: de 20mm a 24mm +/- 0,05mm de marca y modelo posiblemente provisto por la categoría

La carburación es libre siempre y cuando no se alteren las piezas del carburador.

Se permite únicamente cambiar el "chicler" de alta manteniendo su flauta original; y el cambio de posición de aguja de cortina.

NOTA: la manguera que acopla el carburador y codo de admisión tendrá que tener un largo de 5cm como máximo + - 0,5.

NOTA: El venteo de nafta correspondiente a la cuba del carburador, debe presentar la manguera de venteo a un deposito que acumule la nafta y evite su volcado a la pista. Se prohíbe el uso de carburador mikuni.

15 - BUJIA:

Tipo y rosca original (respetando sus medidas) con una sola arandela de bujía.

Libre graduación.

Largo máximo de la rosca: 18,75 mm +/- 0,1.

16 - TRASMISIÓN:

De tipo centrifuga, monomarca con piñón de 13 dientes provistos por la categoría. Marca Nogueira, Lopez o Chiavetto. No se pueden intercambiar piezas entre las 3 marcas. No se puede alivianar ninguna pieza que sea original del embrague ejemplo: campanas y patines

Ajuste libre, en tolerancia y resortes.

CORONA: Se permite de 39 en adelante

CADENA: paso 420 o 428 (prohibido de aleación o competición).

En el patin no puede colocarse ningún elemento adhesivo.

Los pilotos que superen los 150 kg sin lastre se permite usar 1/2 (medio) punto menos de compresión. Es decir **57,5cm³**

17 – RODAMIENTO:

Libre, manteniendo las medidas originales

18 – 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.

19 – ARRANQUE DEL MOTOR:

El kart deberá contar con arranque a cuerda.

20 – CHASIS:

Homologados vigentes o habilitados por la Comisión Nacional de Karting, pudiendo ser Nacional solamente nuevos o usados.

Medidas de ancho de TROCHA delantera y trasera 1400mm. Medida utilizado 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.

Se permite utilizar eje de 30mm o 40mm, hueco o macizo (prohibido los de titanio).

PARAGOLPE TRASERO de uso obligatorio. Debe ser Homologado o habilitado de material plástico. (Queda prohibido los de estructura de metal)

Los pontones deben sobresalir de la goma de 2 a 3cm.

21 - 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 reemplazar) 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 NA.

22 – NUMEROS:

Deberán identificarse en los pontones, corbata y paragolpes trasero, de manera visible en los cuatro lados.

Fondo Azul con números en blanco.

No se admiten números "ARTISTICOS", pudiendo exigir al piloto, el Comisario Deportivo como la misma Organización, el cambio de los mismos.

23 – BULONERIA GENERAL:

Se permite colocar espárragos con las mismas dimensiones y medidas de los tornillos originales, excepto la entrada de la boquilla del escape, que puede ser esparrago de 8mm con terminación de 6mm, para sujetar las tuercas del lado del escape.

24 – TAPA DE VALVULA:

En el bulón de la tapa de válvula tiene que hacerse un agujero para que se pueda colocar el alambre del precinto, también en la tapa de cilindro y en el semicarter. Piloto o preparador que no cumpla con esta nota será sancionado con multa de \$500.

25 – FRENOS:

El canalizado de ventilación de los frenos, se permite de material plástico, no de metal.

26 – NAFTA:

Se reglamenta solamente la utilización de nafta de marca YPF Super o Infinia.

Cuando la Categoría, lo crea necesario, se proveerá el combustible. Además la categoría verificara el octanaje de la nafta.

27 – 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.

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

29 – 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 declara 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 mg, 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.