

REGLAMENTO TÉCNICO 2018



CATEGORÍA: KART 110 cc 4 Tiempos 2 Válvulas AUTOMOTOCLUB PUNTA INDIO

VIGENCIA: 01/01/2018 – 31/12/2018

*TODO LO QUE NO AUTORICE, EXPRESAMENTE EL PRESENTE
REGLAMENTO TÉCNICO, ESTÁ PROHIBIDO*

1- Motores permitidos:

Los motores permitidos de dicha categoría deben ser Zanella 110. Modelo 1P52 FMH. **NO SE PERMITIRA AGREGAR O RETIRAR MATERIAL DEL MOTOR**

Se permitirán también los motores marca Motomel 110, Modelo 1P52 FMH.

No se permiten intercambiar piezas ni entre Marcas (Zanella/Motomel), ni entre modelos de misma Marca.

2- Carburador:

Se permiten 2 tipos de carburadores:

-Original de fábrica (original de 110 cc, 19 mm). Cuyo diámetro debe ser de 19mm y la cortina de 14.90mm como máximo.

Se permite sacar eje y mariposa de cebador debiendo obligatoriamente tapar orificios que quedan como resultado de dicha tarea.

No se permite ni pulir, ni orientar, ni rellenar venturis y cortina.

El carburador debe ser en forma y medida totalmente original, si se permite recalibrar surtidores de nafta y aire.

-Carburador grande (original de 150 cc, 27 mm). El diámetro de ingreso debe ser de 27 mm como máximo. Se permite sacar eje y mariposa de cebador debiendo obligatoriamente tapar orificios que quedan como resultado de dicha tarea.

No se permite ni pulir, ni orientar, ni rellenar venturis y cortina.

Medida de la cortina 22 mm +/- 0.1 mm de tolerancia

Se prohíben los carburadores con bomba de pique. Se permite recalibrar surtidores de nafta y aire. El carburador debe ser en forma y medida totalmente original. Se prohíben filtro de aire con Venturi. Se permite boquilla para sujetar filtro, material Grilon o similar, de 55 mm de largo, diámetro máximo interno , 35 mm +/- 1 mm .

No se permiten intercambiar piezas entre carburadores.

La CD o el técnico decidirán la aprobación o no del uso de un carburador que no sea el original de fábrica de cada motor .

3- Pipeta:

Del tipo original (aluminio). Su interior debe tener su rugosidad original. Medidas a tener en cuenta. Se podrá orientar hacia delante o hacia atrás.

De 55 a 65 mm de altura (desde la base hasta la parte inferior del orificio superior)

Interior del orificio inferior, hasta 22,4 mm +/- 0,5.

Interior del orificio superior, hasta 21,96 mm +/- 0,5.

Se debe utilizar la brida de plástico original; de 20,60 mm +/- 0,10

En caso de utilizar carburador 27 mm, se permite usar adaptador en parte superior del codo , libre material, de 10 mm de espesor +/- 1 mm, y otro en la parte inferior del codo, libre material, cuyo diámetro máximo interno será de 22,4 mm, y una altura de 20 mm +/- 1 mm



4- Filtro de aire:

La orientación del filtro de aire es libre.

El diseño y forma es libre.

Tanto la forma como la ubicación no deben afectar ninguna norma de seguridad.

Prohibido colocar cualquier elemento que actúe como Venturi en su interior, el elemento filtrante debe cumplir su función.

La Comisión Técnica podrá aprobar un adaptador de teflón.

5- Cilindro:

Deben ser originales de fábrica o similares de fundición.

Los cilindros no son intercambiables entre motores.

No se permite el cromado interior.

Rectificar cilindro en su centro.

La nacionalidad de la reposición deberá ser china, taiwanesa o nacional. La medida máxima del cilindro será de 52.4 Mm. STD + 1,25.

Altura del cilindro 69.15 Mm. +/- 0.5

No se permite modificar altura de camisa.

6- Refrigeración:

Se permite refrigerar el cilindro por intermedio de una manguera (plástica o goma), no pudiendo modificar la estructura del pontón.

7- Tapa de cilindro y válvulas:

Solamente dos válvulas total.

No se permite modificar la superficie de los conductos. Debe tener el tratamiento original, no deben estar arenados ni pulidos.

La cámara de compresión debe tener 13 cm³ al rebalse.

Para los pilotos (+ karting) que superen los 175 kg (peso sin lastre) el cubicaje sera de 12 cm³

El procedimiento para medir la compresión debe realizarse con aceite hidráulico rojo. Se podrá desarmar, limpiar y volver a armar .

Válvulas tipo original de fábrica de cada motor a 45°.

Se permiten únicamente válvulas de origen chino o Japón.

No se permiten válvulas de competición. No se permiten válvulas con baño de cromo. No se permiten válvulas de titanio.

Válvula de admisión: Diámetro de cabeza 23 mm.

Angulo de asiento: 45°

Altura total: 66.00 Mm. +/- 0.5

Vástago: 4.95 Mm. +/- 0.5

Válvulas de escape: Diámetro de cabeza 20 mm.

Angulo de asiento: 45°

Altura total: 65.00 Mm. +/- 0.5

Vástago: 4.95 Mm. +/- 0.5

Traba válvula: 3mm

Guía de válvula admisión: 31mm +/- 0,5

Guía de válvula escape: 33mm +/- 0,5

Platillos de Válvulas y trabas Originales.

Casquillo de asiento de válvula medida de inferior:

Admisión: Zanella 18.90 Mm. +/- 0,3. Motomel: 19,25 mm. +/- 0,3

Escape: Zanella 17 Mm. +/- 0,3. Motomel: 17,5 Mm. +/- 0,3

No se permite ningún tipo de trabajo sobre el casquillo de válvula. La entrada y salida de gases debe ser superficie rugosa y original de fábrica. Forma exterior original.

8- Descompresor

El sistema de descompresor del motor es optativo.

9- Resortes de válvulas

Las válvulas deberán llevar 2 resortes cada una, uno interior y otro exterior, originales. Se prohíbe resortes de competición. Según Muestra

Medidas: Resorte interior: 8 a 8 1/2 vueltas. Diámetro del alambre 2 Mm. +/- 0.3 Mm.

Resorte exterior: 7 vueltas. Diámetro del alambre de 2.7 Mm. +/- 0.3 Mm

10- Balancines

Originales del motor, marcas permitidas: HL, JX, J. Diámetro del perno 10 Mm. +/- 0.05

No pudiendo tener ningún tipo de reparación ni modificación.

11- Cigüeñal:

Original del motor, no pulido ni maquinado.

Peso mínimo con rulemanes, biela y con engranaje: 1,950Kg +/- 0,10.

No se permite cigüeñal japonés.

Se permite cigüeñal Creuso, peso mínimo 1,850 kg +/- 0,10.

Carrera de Cigüeñal: Zanella/Motomel 49,50 mm +/- 0,20 mm

12- Biela:

Original del motor. Se permite biela japonesa. Se permite biela Creuso.

13- Bomba de aceite:

La bomba de aceite será la original de fábrica, no se permite recalibrar el diámetro de los conductos. Todo el sistema de lubricación será original.

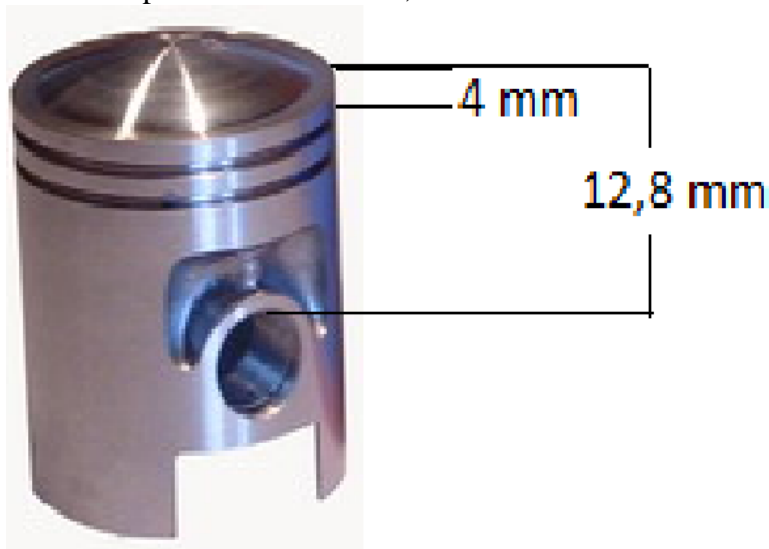
14- Pistón:

Se permite pistones fabricados en fundición de nacionalidad chino, japonés. Pistón de forma original de uso comercial sin reformas artesanales.

No se permite pistones forjados. No se permiten pistones grafitados.

Altura de la primera ranura del aro a la cabeza 4 mm +/- 0.3

Altura del perno a la cabeza 12,8 mm +/- 0.2



(La foto es solo ilustrativa)

Altura 37mm (+/- 1).

No se permite alivianar pistón súper medida en su interior.

Prohibido cualquier tipo de modificación que altere su originalidad, el mismo no podrá sobresalir de la parte superior del cilindro. El pistón en la cabeza debe mantener su depresión central.

15- Aros de Pistón:

Misma medida y cantidad de los originales, nacionalidad libre, se prohíbe aro tipo L.

Primer aro de compresión 1 mm.

Segundo aro negro/cromado 1 mm.

Aro rasca aceite 2 mm.

16- Perno de Pistón:

Original.

17- Junta de tapa de cilindro:

Junta de tapa de cilindro libre material y espesor.
Uso obligatorio junta superior e inferior.

18- Tensor Hidráulico:

El tensor de hidráulico será original, axial como también sus engranajes y poleas.

19- Cadena de Distribución:

Original o similar.

20- Árbol de Levas:

Alzada Admisión 5,70

Alzada Escape 5,5

Original de fábrica, posición y armado original.

Diámetro menor 21.03mm.

Diámetro mayor de escape 26.40mm.

Diámetro mayor de admisión 26.60mm

No se permite ningún trabajo ni modificación.

La corona de árbol de levas será de 28 dientes.

Se podrá medir la apertura de la válvula y verificar la alzada desde el balancín.

La categoría dispone de un comparador para medir cruces, alzadas y permanencias, tomando como referencia los arboles de leva originales de las marcas Zanella y Motomel.

Nota: Se podrá disponer de un gráfico donde se comparara el cruce, alzada, permanencia, etc. del árbol de levas original con los que sea necesario verificar. Dicha medición la podrá realizar la Federación Mar y Sierras en su sede en Mar del Plata.

21- Engranaje de distribución

El engranaje debe ser original de fábrica, esta permitido limar los agujeros con el fin de modificar el punto de la leva. Tornillos de sujeción libres

22- Bujía

La bujía será de tipo original, grado térmico libre, marca libre, un electrodo.
Rosca original. No debe asomar por la cámara interior.

23- Caja de velocidad:

Las cajas estándar de serie de cada motor únicamente de 4 velocidades.

Los motores marca Zanella deberán cumplimentar las siguientes especificaciones:

Eje Primario: -1ª 12 dientes.
-2ª 17 dientes.
-3ª 21 dientes.
-4ª 24 dientes.
Árbol Secundario: -1ª 34 dientes.
-2ª 29 dientes.
-3ª 26 dientes.
-4ª 23 dientes.
Transmisión Primaria: - 69 dientes de corona.
- 17 dientes de piñón.
- Relación 4 a 1.

Los motores marca Motomel deberán cumplimentar las siguientes especificaciones:

Eje Primario: -1ª 11 dientes.
-2ª 16 dientes.
-3ª 20 dientes.
-4ª 23 dientes.
Árbol Secundario: -1ª 36 dientes.
-2ª 31 dientes.
-3ª 27 dientes.
-4ª 24 dientes.
Transmisión Primaria: - 69 dientes de corona.
- 17 dientes de piñón.

24- Embrague:

Embrague centrífugo será original en formas y medidas. Se prohíbe elementos de competición. Campana de embrague centrífugo original. Engranaje primario 17 dientes. Engranaje secundario 69 dientes. El embrague multidisco húmedo debe ser original.

No se permite ninguna modificación en el interior del mismo. Uso obligatorio cuba (chapa) del embrague.

25- Escape:

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

26- Alimentación:

Alimentación con bomba de combustible mecánica accionada por leva, se permite bomba de vacío.

27- Encendido:

Original del motor. Se prohíbe alivianado de volante.
Volante motor Zanella con 2 bobinas: 1.400Kgs mínimo
Volante motor Motomel con 6/7 bobinas: 1.140Kgs mínimo
Encendido con 2, 6 o 7 bobinas siempre con plaqueta original.
No se permite cambiar la polaridad o desmagnetado del volante.

No se permite cambiar el material del cuerpo de la bobina.
Motor de arranque y llave de corte de uso obligatorio y en funcionamiento.
Se permite limar los orificios de tornillos de sujeción del encendido, con el fin de corregir la puesta a punto.
Según muestra.

28- Bobinas

Originales del motor.
Es obligatorio el uso de ambas bobinas, tanto de carga como la auxiliar.
No es obligatorio que genere corriente durante la carrera.

29- CDI:

El CDI deberá ser el original del motor, con 4 o 5 conectores, según corresponda al motor en uso. Con avance a batería. Se prohíbe CDI de competición. La curva de avance del mismo será la original al motor en uso.

Nota: La categoría podrá otorgarles un CDI que ira a sorteo en cada nueva fecha, siendo este devuelto al terminar cada competencia, o bien sortear los mismos CDI de los competidores, respetando las marcas de los motores en uso.

En el caso de que la categoría provea de este elemento, el mismo será abonado por el competidor en 2 (dos) cuotas, y quedara en guarda de la categoría. Seran entregados el domingo luego de la inscripción, y devueltos una vez terminada la competencia final.

Los mismos estarán sellados o lacrados.

Si se detecta incumplimiento de las reglas en este punto en particular, el piloto será excluido de la categoría.

EL CDI DEBERA ESTARA LA VISTA Y EN UN LUGAR DE FACIL ACCESO

30- Relación:

La relación es libre, quedando abierto un anexo para futura reglamentación, a cargo de la comisión directiva.

31- Peso:

- a) Mínimo 165 Kg., con piloto y casco, en orden de llegada
- b) El lastre se colocara fijo al chasis o a la butaca, en lugar bien visible, abulonado con tornillos de 8 mm como mínimo de diámetro, arandelas planas de vuelo y tuercas autofrenantes. Se prohíbe colocar lastres con precintos.
- c) Todo piloto que no cumpla con el pesaje, perderá los puntos correspondientes a la bajada de la bandera
- d) La balanza disponible es inapelable.

32- Combustible:

Se utilizara nafta de uso comercial de surtidor, apta para vehículos terrestres, habitualmente comercializadas por las denominadas estaciones de Servicio, sin ningún tipo de aditivo, quedando a criterio del Comisario Técnico, cuando él lo requiera, colocar combustible de la técnica para la clasificación, serie y/o final, de los kartings que él mismo crea necesario.

Si se detecta incumplimiento de las reglas en este punto en particular, el piloto será excluido de la categoría.

33- Chasis

- a) De fabricación nacional, en serie o artesanal.
- b) Es obligatorio el uso de trompa, pontones, butaca y corbata plástica. Homologados.
- c) Es obligatorio el uso de un paragolpes trasero que cubra como mínimo un 50% del neumático.
- d) Se permite el cambio de chasis, previa autorización del Comisario Técnico.
- e) El tanque de nafta debe ser de plástico deformable. Homologado.
- f) Es obligatorio el uso de cubre cadena.
- g) Puntas de ejes: no podrán sobrepasar el límite exterior del labio la llanta

34- Lastre:

Fijado al chasis y precintado.

35- Tanque de combustible:

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

36- Neumáticos:

- a) Marca: PRONEC . Numerados. Y con su correspondiente color al compuesto permitido
- b) Solo se permiten neumáticos lisos de compuesto intermedio(sello blanco)
- c) Se deberán usar como mínimo 3 carreras consecutivas
- d) La numeración correspondiente debe estar del lado interno de la llanta
- e) En caso de rotura, defecto u otro problema queda a criterio del técnico el cambio de dicho neumático
- f) La categoría puede decidir en caso de fallas graves y reiteradas en las cubiertas, la utilización de otro compuesto u otra marca de ser necesario, con antelación.
- g) Para las primeras 3 carreras del campeonato se podrá utilizar las cubiertas marca AVS sello blanco utilizadas en el año anterior

37- Normas de seguridad:

- a) Indumentaria: es obligatorio el uso de buzo integral del tipo antifielamas, guantes ignífugos, casco integral homologado, y calzado apropiado para la actividad. En el buzo deberán encontrarse bordados el nombre y apellido del piloto, así como su grupo sanguíneo.
- b) Cuellera: es obligatorio su uso.

38- Frenos

- a) Mando mecánico o hidráulico, a un único disco sobre el eje trasero. Los frenos mecánicos deben tener cable doble

39- Identificación

- a) Delantera y trasera: mínimo 20x20 cm., máximo 23x23 cm. Números de 15 cm. De altura.
- b) Laterales: placa cuadrada de 15x15 cm., con números de 12 cm. De altura, como mínimo.
- c) Ubicación de las placas: delantera en el babero, trasera en el paragolpe y lateral en ambos pontones.
- d) El nombre y grupo sanguíneo del piloto deberán estar en ambos pontones.
- e) Colores: fondo amarillo y números en negro.

40- Pilotos

Edad mínima para correr: 14 (catorce) años cumplidos en el año calendario.

41- Regulador de Voltaje:

Debe estar colocado en un lugar visible, de fácil acceso y funcionando.

42- Sistema de Patada

Podrá ser retirado por completo. Uso Opcional. En su lugar deberá haber un tapón de libre material.

CONTROLES TÉCNICOS

ARTICULO 1:

Procedimiento de denuncia: en el caso de una denuncia en la que sea necesario el desarmado del motor, el denunciante tendrá que depositar la suma de \$ 20000, y en el caso de que se compruebe la infracción denunciada, le será reintegrado el depósito al denunciante, en caso contrario, el depósito será entregado a la Federación interviniente.

ARTICULO 2:

El criterio de las autoridades deportivas será determinante a fines de tomar cualquier resolución no contemplada en el presente reglamento o para interpretar cualquier artículo que motive dudas.

ARTICULO 3:

Si la interpretación de algún termino o párrafo diese lugar a dudas, el piloto o concurrente se abstendrá de interpretarlo según su criterio personal. En tal caso deberá consultarlo por escrito y se le responderán de igual manera.

EN CONSECUENCIA CARECEN DE VALIDEZ LAS OBSERVACIONES QUE SE RESPALDEN EN ACLARACIONES VERBALES.

ARTICULO 4:

Al finalizar la carrera, podrán ser controlados como mínimo tres kartings, elegidos por las autoridades de la prueba. Los desarmes serán efectuados por el concurrente del karting, con la asistencia de un ayudante, con sus propias herramientas. Los desarmes comenzaran una vez finalizada la carrera.

ARTICULO 5:

Los elementos dudosos o cuestionados, podrán ser retenidos por las Autoridades de la Técnica, a la espera de nuevas comprobaciones, en estos casos se podrán designar peritos de parte. El concurrente, será el responsable de demostrar que los elementos dudosos o cuestionados se correspondan con el reglamento.

Anexo Deportivo:

- Para consagrarse “campeón” de la categoría es necesario ganar una carrera.
- La clasificación será por orden de posiciones del campeonato, ascendente o descendente. En las primeras 2 fechas la clasificación será por ranking.
- Una vez iniciada la carrera, ya sea serie o final, el piloto no podrá recibir ayuda externa dentro de la pista para arrancar su kart, sola podrá hacerlo él mismo. Tampoco se permite ayuda de otro piloto participante de la competencia.
- Se le otorgara 2 (dos) punto al piloto ganador de la clasificación.
- No se permitirá correr a pilotos debutantes en la última competencia.
- La última fecha otorgara puntaje y medio, también la cantidad de vueltas será un 50% más que en carreras normales
- En caso de ser necesario, si el número de participantes de la Categoría supera en 40 los inscriptos, se podrán realizar 2 finales, quedando esto a criterio del Comisario Deportivo.
- Cantidad de kart por cada serie:
 - Hasta 10 kart se disputará una (1) sola Serie Clasificatoria.
 - De 11 a 20 kart se disputarán dos (2) Series Clasificatorias.
 - De 21 kart o más, se disputarán tres (3) Series Clasificatorias.

Puntaje:

Queda claramente expresado que se le asignaran los puntajes correspondientes a Series y Finales disputadas, a aquellos que hayan cumplimentado como mínimo con el 75 % (setenta y cinco) del recorrido total pactado para cada una de ellas.

El puntaje en las carreras con pilotos invitados será, para los titulares el puntaje normal, y para los invitados en 50 %.

Solo a los pilotos que participen de las 2 (dos) primeras competencias del calendario 2018 se les otorgaran 5 Puntos por cada fecha.

Se asignara puntaje según el siguiente detalle:

Clasificación:

1° Puesto: 2 Puntos

Series:

1° Puesto: 5 Puntos

2° Puesto: 4 Puntos

3° Puesto: 3 Puntos

4° Puesto: 2 Puntos

5° Puesto: 1 Punto

Final:

1° Puesto: 20 Puntos

2° Puesto: 16 Puntos

3° Puesto: 13 Puntos

4° Puesto: 10 Puntos

5° Puesto: 8 Puntos

6° Puesto: 6 Puntos

7° Puesto: 5 Puntos

8° Puesto: 4 Puntos

9° Puesto: 3 Puntos

10° Puesto: 2 Puntos

11° Puesto: 1,5 Puntos

12° Puesto: 1,5 Puntos

13° Puesto: 1,5 Puntos

14° Puesto: 1 Punto

15° Puesto: 1 Punto

16° Puesto: 1 Punto

17° Puesto: 1 Punto

18° Puesto: 0,5 Puntos

19° Puesto: 0,5 Puntos

20° Puesto: 0,5 Puntos

Nota: El Responsable Técnico de la categoría esta 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 Comisión Directiva y será sometida a la

aprobación de la Frad Mar y Sierras. Y se notificara debidamente a los interesados.