

CAMPEONATO ZONAL DE KARTING "LA MORENA KART"

REGLAMENTO TÉCNICO 110 CM3 ESCUELA (2018)

UNA VEZ REALIZADA LA INSCRIPCIÓN DEL PILOTO EL DÍA DE LA CARRERA, SE DARÁ POR SENTADO QUE EL PILOTO HA LEÍDO EL REGLAMENTO Y LO COMPRENDE CORRECTAMENTE Y NO TENDRÁ DERECHO A RECLAMAR NINGÚN PUNTO AQUÍ MENCIONADO.

Pesos y hp.

-110KG 6.5HP

EN EL BANCO SE REALIZARAN 3 (TRES) TIRADAS DE LA CUAL SE PROMEDIARAN Y SE SACARA LA POTENCIA, ESTA NO DEBERA SUPERAR LA INDICADA PARA CADA PESO, SIN TOLERANCIA.

Disposiciones Generales

La interpretación del siguiente reglamento, debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que solo se permiten las modificaciones y especificaciones autorizadas en el presente Reglamento.

Ningún elemento podrá cumplir una función distinta a la específicamente prevista por el fabricante del Motor.

Todos los elementos del Motor no especificados en este reglamento técnico deberán ser originales de fábrica, o de replazo comercial, en caso de reclamos o verificaciones la comisión técnica utilizara para su cometido como elemento de patrón para su control LAS PIEZAS ORIGINALES DE FABRICA.

A los señores preparadores, corredores, mecánicos y concurrentes, toda consulta respecto a la interpretación y aplicaciones este reglamento técnico, deberá hacerse por escrito ante esta supervisión técnica, quien se reserva el derecho de aprobar o no todo aquello que no éste especificado en el mismo y se estará conforme a lo que esta dictamine.

El solo hecho de participación en las competencias implica por parte de los pilotos, mecánicos, concurrentes etc. El total conocimiento y aceptación de las condiciones y especificaciones del PRESENTE REGLAMENTO.

1- Motores permitidos: Los motores permitidos para competir son marca: guerrero, gilera, motomel, radar, etc DIRECTOS O CAJEROS EN CAMBIO FIJO. Estándar comercialmente denominado 110cc de fabricación china

A- Cilindrada máxima 120cc. Formula para cubicar los motores: Cilindrada: diámetro dividido 2 por si mismo por carrera por 3.1416.

B- Arranque eléctrico obligatorio en funcionamiento

C- Codo de admisión, de aluminio e interior rugoso original de fábrica.

D- Entrada de nafta a tapa de cilindro (admisión) de superficie rugosa original de fabrica de cada motor , medidas estándar

E- Leva ,original del motor.

I. Alzada medida al camon

II. Admisión será hasta 5.70mm

III. Escape será hasta 5.50mm

IV. Alzada medida al platillo de válvula (esta será sin luz)

V. Admisión y escape 6.00mm

VI. Medida menor del camon 21.03 +/- 0.10 SIN TOLERANCIA

F- Guía de valvula originales en material forma y medida

G- Válvulas tipo originales de fabrica de cada motor a 45° (grados)

I. Valvula de admisión 23mm

II. Valvula de escape 20mm

III. La salida de escape y admiciondebe ser de superficie rugosa original de fabrica para cada motor en uso

h- Cilindros deben ser tipo estándar de fabrica en material y origen de cada motor en uso (chino). Quedando a consideración de la C.D. el intercambio de cilindro

I. Piston de forma original de uso comercial sin reformas artesanales. Altura minima de perno a cabeza 12.40mm perno de pistón 13mm

J- Aros de comprecion 1mm de espesor +/- 0.10mm tolerancia. Todos los aros originales con la cantidad de aros correspondientes. Todos los aros deben estar en funcionamiento y en medidas correspondientes

K- Junta tapa de cilindro libre

L- Tapa de cilindro estándar de cada motor, sin reforma artesanales, manteniendo todas las formas originales. No se permite el cepillado.

M- Relación de comprecion 10 a 1. El llenado del cilindro se contara hasta la parte superior de la rosca de bujía al cual se le descontara el llenado de la rosca que corresponde a 0.750

ml3. Relación de comprensión: Cilindrada más llenado dividido llenados.

N- Balancines, originales en su remplazo, similar en todas su medidas.

Prohibido todo trabajo artesanal

O- Resortes de válvulas, 2 por c/u.

P- Pláttilo de válvula, altura total 8 mm.

Q- 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.

R- Distribución original a cadena prohibido todo tipo de trabajo artesanal a la misma SE
PERMITE CORRENCTOR EN ENGRANAJE DE LA LEVA

S- Carte original sin reforma

2- Velocidades:

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

Eje Primario

1ra 12 dientes

2da 17 dientes

3ra 21 dientes

4ta 24 dientes

Árbol secundario

1ra 34 dientes

2da 29 dientes

3ra 26 dientes

4ta 23 dientes

Transmisión Primaria 69 dientes de corona 17 dientes de piñón Relación 4 a 1

3Embrague:

Original de uso comercial de serie que corresponda a cada motor, sin reformas artesanales

3- 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.

4- Alimentación:

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.

5- 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.

6- Carburador: original sin reformas, solo queda libre la posición de la aguja y el chicler.

7- Filtro de 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 lineamentos

tradicionales.

8- 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 realizara deberá estar autorizado por la C.D.

9- Encendido:

Original de cada motor en uso sin modificaciones artesanales.

10- el eje de patada:

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

11- 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.

13-Frenos: Libre

14-Chasis:

Puede ser de construcción artesanal o en serie ejes de hasta 30 Mm., homologado sus dimensiones ancho máximo 118 Cn. 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.

15-Relación:

libre

16-Combustible:

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

17-Tanque de combustible:

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

18-Lastre:

Fijado al chasis y precintado perfectamente abulonado.

19-Edades 5 A 10 AÑOS CON AUTORIZACION DE LOS PADRES FIRMADA ANTE ESCRIBANO.

20- neumático: NA, sello amarillo provisto por la categoría.

21-Defensas:

Se deben utilizar pontones laterales de plásticos blandos de alto impacto, de forma cuadradas 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.

22-Verificación:

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

23-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., Fondo verde Numero blanco

24-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).

25-Indumentaria Deportiva

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

26-Denuncias:

Deberán realizarse hasta 15 Minutos de finalizada la última serie de la competencia, debiendo abonar un importe de precitado y mano de obra del mecánico de la categoría pudiendo ser actualizado el valor al DÍA de la denuncia.

27. El equipo técnico y C.D. no se responsabilizan por cualquier faltante de documentación de los motores únicamente se limitara 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 notificara debidamente a los interesados.

El mismo será quien 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.)