

# **REGLAMENTO TÉCNICO A.P.K.C 150cc** **MULTIMARCA**

## **Muy importante:**

Aclaraciones:

- Se entiende por similar: A toda pieza de diferente fabricante, de fabricación en serie y comercial, "No de / ni para competición" con las características de la original.

-Se entiende por opcional: A optar por tener o quitar o/y el uso de la misma.

-Se entiende por libre: La libertad de su trabajo o cambio, pero el elemento debe estar.

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

### ***INSPECCIÓN TÉCNICA, previa a la competencia:***

*Esta será de carácter obligatorio, para todas las máquinas participantes, en todas las competencias, para ello el kart deberá estar en zona de boxes en lugar y hora, pre-establecido por el organizador, donde el Equipo Técnico realizará la correspondiente verificación. Teniendo el piloto mecánico o concurrente, que corregir cualquier tipo de anomalía que este observara. Si dicha anomalía se considere de forma grave (dando ventaja deportiva o falta a la seguridad), el piloto y su máquina no podrán participar del evento, salvo que dicha situación sea normalizada antes del inicio de la clasificación. Toda anomalía que se considere del tipo leve, será comunicada al piloto en forma escrita por el Equipo Técnico, la cual deberá ser subsanada antes de la próxima*

*fecha puntuable. Para poder participar en competencias o campeonatos fiscalizados por la APKC es obligatoria la presentación de la Ficha Técnica y sus formas.*

*Solo podrán participar los vehículos y pilotos que se encuentren acorde a este reglamento. Las anomalías sean leves o graves constaran en el " **Pasaporte Técnico**" del piloto, quedando así este, debidamente informado.*

**1 Motor:** Se utilizará una unidad motriz mono-cilíndrica, de fabricación en gran serie de cuatro tiempos, dos válvulas y refrigerado por aire 150cc varillero, de industria China.

Está Prohibido el uso de radiador de aceite. Está prohibido todo tipo de sobre alimentación. **caja de 5 (cinco) velocidades con embrague manual**) Sin excepción se prohíbe el uso de titanio y fibra de carbono

**2. Cilindro:** Original del motor en sus formas y dimensiones, o su reemplazo de mercado de reposición manteniendo sus medidas, Permitido su arenado y/o pintado exterior. La cilindrada máxima será de 154.10 cc. +1.25mm (más uno veinticinco milímetro) Respetando los diámetros y carreras originales siendo: para el motor Guerrero 150cc 61.95mm (permitiéndose su rectificado hasta +1.25mm) de diámetro y carrera de 49,50mm La medida correspondiente a la base del cilindro hasta el borde inferior del alojamiento del eje de los brazos oscilantes (balancines de leva) será de 17.50mm. ALTURA MINIMA DEL CILINDRO DE SU

BASE (sin junta de base) HASTA SU BORDE SUPERIOR (donde asienta la tapa de cilindro) ES DE 68MM.

Prohibido su encamisado y el uso de camisa cromada

**3. Tapa de cilindros:** Original del motor en sus formas y dimensiones, o su reemplazo de mercado de reposición manteniendo sus medidas. *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 (debe tener la junta).*

Terminación superficial original, Prohibido cualquier tipo de mecanizado, pulido o agregado de material. ALTURA MINIMA DESDE SU BASE (sin junta de tapa de cilindro) HASTA LA BASE DE APOYO DE LA TAPA DE VALVULAS ES DE 81MM.

**4. Asiento de Válvulas:** se permite su fresado en el casquillo y modificar su ángulo sobre el casquillo original. *Prohibido tocar*

*conducto por debajo de los casquillos.* No se puede reemplazar el casquillo, solo frezar a efecto de reparar su asiento, no está permitido apertura del casquillo, en la admisión el tamaño máximo del casquillo será de 25mm lo cual será medido con la válvula de escape.

Si la valvula de escape toca la parte del aluminio se considerara fuera de reglamento

**5. BALANCINERA:** *El apoyo de la balancinera debe mantener la planicie del plano superior de la tapa. 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.*

**6. Válvulas:** Originales del motor en sus formas y dimensiones, **(NO DE COMPETICIÓN)** o su reemplazo de mercado de reposición manteniendo sus medidas originales, origen nacional, chinas, japonesas y brasileras siempre y cuando no sean de competición.

**Válvula de escape:** Diámetro de la cabeza 24mm o 25mm, diámetro del vástago 5,5mm y largo total 91.50mm

**Válvula de admisión:** Diámetro de la cabeza hasta 30mm, diámetro del vástago 5,5mm largo total 92.00

**Trabas de válvulas:** Libres en su material, respetando el diseño y medidas originales con ranura inferior para válvulas con ranura inferior, trabas con ranura superior serán para las válvulas de ranura superior, está prohibido usar válvulas con ranura inferior colocando la traba de ranura superior y válvulas de ranura superior colocando trabas de ranura inferior.

**7. Varillas de Válvulas:** Libres en su material y diseño, manteniendo sus medidas originales. Largo; 141,30mm +/- 0,20mm, diámetro; 6,35mm.

**8. Guías de Válvulas:** Original del motor en sus formas y dimensiones, o su reemplazo de mercado de reposición manteniendo sus medidas. Prohibido el uso de guías de bronce o material similar.

**9. Resortes de válvulas:** Original del motor en sus formas y dimensiones, o su reemplazo de mercado de reposición manteniendo sus medidas (NO DE COMPETICIÓN). Deben tener sus cantidades originales (o sea, 2 por válvulas). Interior: Espiras de 2.65mm, exterior: Espiras de 3.6mm de espesor máximo)  
**Arandelas de apoyo de resorte:** se podrá usar 1 (una) en el resorte externo de 1mm COMO MAXIMO y 1 (una) en el resorte interno de 0.5mm. COMO MAXIMO

**10. Platillo de válvulas:** Original del motor en sus formas y dimensiones, o su reemplazo de mercado de reposición manteniendo sus medidas

**11. Balancines:** Original del motor en sus formas y dimensiones, o su reemplazo de mercado de reposición manteniendo sus medidas. Prohibido el uso de balancines Honda o diseño tipo triángulo.

**12. Pistón:** Original del motor en sus formas y dimensiones, o su reemplazo de mercado de reposición manteniendo sus medidas. Está prohibido cualquier tipo de mecanizado, alivianado, pulido o agregado de material.

**13 PERNO DE PISTON:** Original o de mercado de reposición. Prohibido el uso de pernos especiales. Prohibido su desplazamiento. Se deben mantener sus medidas de diámetro exterior y largo original. Prohibido su desplazamiento, mecanizado y/o alivianado. Diámetro 15mm.

**14. Cigüeñal:** original (o de mercado de reposición) del motor sin modificaciones en sus formas y medidas. No se permite su pulido o alivianado. Prohibido su mecanizado, rebajado o balanceado. Manteniendo su peso original. Carrera 49,5mm. Peso mínimo 3980 Grs. sin tolerancia

**13. Biela:** Original o de mercado de reposición. Manteniendo sus medidas: Longitud original entre centro, 103.5mm (+/- 0,1)• Diámetro del perno, 15 mm (+/- 0,1).• Diámetro del muñón, 30mm (+/- 0,1).•

**14. Aros:** deberán mantener sus medidas y cantidades originales, sin modificaciones. Cantidad 3 (tres) aros. Todos los aros deben estar en funcionamiento (activos). Medida mínima 1° ranura 1,00 mm. 2° ranura 1,00 mm y 3 ranura 2,30 mm

**16. Cáster:** Original del motor en uso o su reemplazo de mercado de reposición. Se permite quitar el sensor de punto muerto.

**17. Carburador:** Original del motor en sus formas y dimensiones, o su reemplazo de mercado de reposición manteniendo sus medidas. Diámetro de cortina 22 mm redonda, está prohibido quitar o agregar cualquier pieza al mismo, es opcional el uso del cable que comanda la bomba de pique. no se puede quitar la mariposa del cebador.

Diametro internó máximo del lado del filtro de aire 35, mm.

Diametro interno máximo del lado del tubo de admisión 27mm.

Chicler de alta máximo 115mm.

**18. Bujías: solo se permitira** NGK D8EA. la misma debe tener su arandela correspondiente. capuchón de bujia original

**19. Alternador:** Original del motor en sus formas y dimensiones, o su reemplazo de mercado de reposición manteniendo sus medidas. Se medirá su carga y su resistencia en parque cerrado antes y durante la competencia. los cinco primeros serán controlados en cada serie, siendo obligatorio su funcionamiento (para poder competir),su mal funcionamiento detectado en la técnica final no será motivo de exclusión será sancionado con 2 dos apercibimientos deportivos.(1) ver en deportivo

**20. Encendido:** (en su completo conjunto) original del motor sin modificaciones, y en su completo funcionamiento. Captor, CDI es de uso obligatorio para la fecha puntuable únicamente se permitirá la marca PIETCARD Cod. 2152 libre, Bobina de baja y Bobina de alta Original del motor en sus formas y dimensiones, o su reemplazo de mercado de reposición manteniendo sus medidas de resistencia, con cable original o de mercado de reposición, el largo del cable es libre. No se permite alivianado de volante. La instalación eléctrica del mismo debe ser prolija, tanto en sus contactos terminales y cableado. El captor debe mantener su posición original,

**21. Escape:** No deberá exceder los límites del vehículo, deberá tener un turbo o silenciador de libre marca y modelo, en funcionamiento. La altura del mismo no podrá superar la del volante de conducción. Será de libre construcción, Prohibido la salida de gases del escape hacia el suelo.

**22. Tanque de combustible:** Deberá ser de material plástico apto para almacenar combustible y provisto por el fabricante del chasis a usar. Deberá estar ubicado en el lugar original provisto por el fabricante del chasis (debajo de la columna de dirección, entre las piernas del piloto). Debe estar concebido de tal manera que no pueda producirse ningún riesgo de pérdida de combustible a lo largo de la competencia, ya sea en el recipiente en sí como en las tuberías de empalme, que

obligatoriamente deberán ser de material flexible y transparente a fin de observar el contenido y nivel del líquido. Se permite colocar un depósito nivelador de combustible con un retorno de dicho combustible al tanque, el cual será alimentado a través de una bomba mecánica. El mismo podrá estar colocado a una altura prudencial para que por gravedad alimente al carburador mientras no funciona la bomba. Dicho depósito nivelador no deberá pasar de 100 centímetros cúbicos de capacidad de almacenamiento de combustible. El conjunto de este sistema deberá estar preparado para dar vuelta el kart totalmente y por ningún motivo deberá caer combustible. Está permitido el uso de bombas tipo pera o sistema para accionar la bomba mecánica con la única finalidad de proveer combustible cuando el vehículo este parado.

**23. Combustible:** Únicamente nafta original de surtidor sin ningún tipo de aditivos, apta para vehículos terrestres, las que habitualmente son comercializadas por las denominadas Estaciones de Servicio. EL mismo podrá ser suministrado por el comisario tecnico/ comision siendo la cantidad a suministrar de 3 (tres) litros, debiendo el piloto abonar en dinero (\$) la suma que corresponda, y en forma inmediata. (La misma podrá ser nafta INFINIA, o la que el EF así lo determinare).

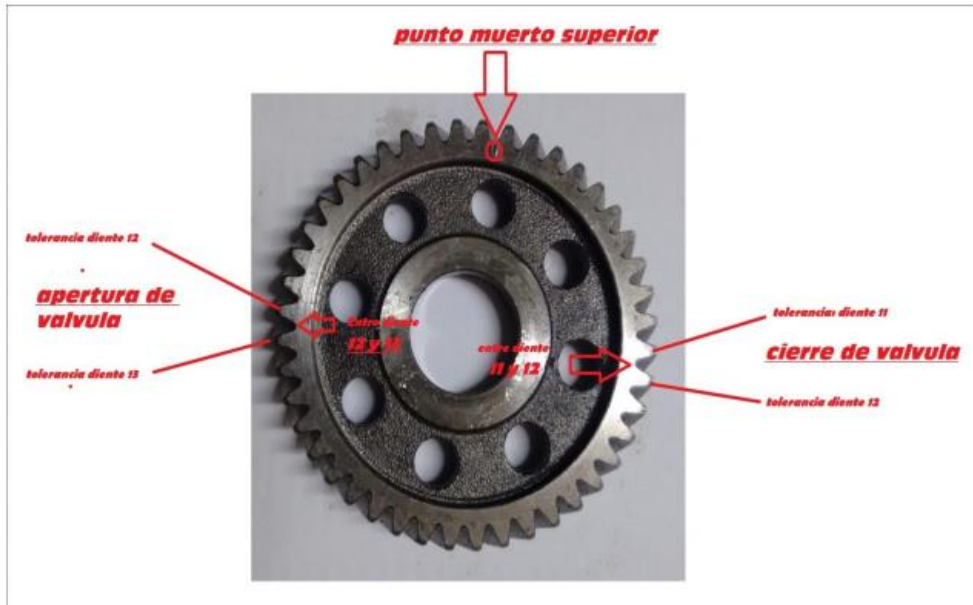
**24. Bomba de Nafta:** Del tipo Mecánica, de accionamiento mecánico o al vacío.

**25. Tubo de admisión:** Original del motor en sus formas y dimensiones, o su reemplazo de mercado de reposición manteniendo sus medidas, se permite el tubo de admisión de aluminio sin ningún tipo de mecanizado, con el fin de darle más vida útil al conjunto motor. Diámetro interno máximo 28mm.

**26. Juntas:** Original del motor en sus formas y dimensiones, o su reemplazo de mercado de reposición manteniendo sus medidas. La junta de base de cilindro es de uso obligatorio. Junta de tapa de cilindro uso obligatorio material y espesor libre.

**27. Mono Leva:** tipo original del motor en su forma y dimensiones, o su reemplazo de mercado de reposición manteniendo sus medidas correspondientes. Debe tener su puesta punto original con chaveta. **ALZADA MAXIMA MEDIDA EN EL MOTOR ARMADO DESDE EL PLATILLO DE VALVULA 7,10MM SIN LUZ DE VALVULA**  
**Alzada MAXIMA 6,30 MM TOTAL SIN DESCONTAR LUZ DE VALVULA,** que será medida fuera del motor.

TODAS LAS MEDIDAS SERAN CONTROLADAS POR LOS COMISARIOS TECNICOS CON COMPARADOR Y POR MEDIO DE UNA PLANTILLA.



**28. Embrague:** Originales o de mercado de reposición,(no de competición) sin modificaciones, accionado por cable. Con 5 discos.

**29. Relación de Reducción primaria:** original del motor, sin modificaciones en su forma y número de dientes.  $Z 73/ Z18 = 4.055:1$

**30 Caja de cambios:** original, de 5 marchas, con su relación de engranaje según corresponda.

Solamente se podrá utilizar la caja homologada en el presente reglamento, las mismas deben ser originales de serie, no permitiéndose la mezcla de engranajes entre ellas, y que a continuación se detallan.

**Cajas Homologadas:**

**Reducción**

**PRIMARIA**

4.055

**PRIMERA SEGUNDA TERCERA (1) TERCERA (2) CUARTA QUINTA**

36-13 32-17 28-20 29-20 26-23 24-25

(2,769) (1,882) (1,400) (1,45) (1,130) (0,960)

**Reducción FINAL 2.706**

**31. Sistema de arranque:** Original, eléctrico, este último debe estar en funcionamiento. Se verificará su funcionamiento, clasificación serie y final, si el pulsador no funcionase se permite puentear el mismo o colocar un cable directo para corroborar que funcione el arranque y la batería.

**32. Batería:** Obligatoria. Únicamente las denominadas de GEL. Deberán estas estar perfectamente fijadas en zona de chasis o motor, no podrá estar cerca de

ninguna fuente de calor. Estará prohibido que tenga fichas (por su fácil desconexión en carrera)

**33. Filtro de aire:** Libre en su forma, sin exceder el límite del vehículo. Uso obligatorio. Prohibido cualquier clase de sistema de power o venturi en su interior o exterior

**34. Lubricantes:** (aceite de motor) libre. Prohibido el uso de radiador.

**35. Transmisión:** del tipo eje rígido, con cadena paso original 4,28. **PIÑON MAXIMO 17 DIENTES Y CORONA MINIMA 21 DIENTES.**

**36. Protector de cadena:** Obligatorio. Todo Karting deberá tener en la zona donde va montada la cadena de transmisión un pequeño protector que cubrirá el total del largo que da entre el piñón del motor y la corona de transmisión montada sobre el eje. Deberá estar construido en material flexible, el que deberá eficazmente tapar la totalidad de la superficie superior de la cadena.

**37. Chasis:** libre, de bastidor o estructura auto portante, modelos y marcas homologadas por la CIK o CNK. Debe estar completamente terminado y no tener elementos provisionales. En ningún caso podrán sobresalir elementos en la parte delantera o trasera del chasis. Prohibido cualquier tipo o sistema de suspensión. Deberá poseer eje rígido trasero. Dimensiones:  
Distancia entre ejes: mínimo 101 cm. – máximo 127 cm.  
Longitud exterior: 182 cm. Máximo  
Trocha: 140 cm. Máximo  
Eje rígido, macizo o hueco. Se autoriza a utilizar eje de Aluminio, pero en este caso deberá ser macizo únicamente.

**38. Jaula Antivuelco:** Prohibido su uso.

**39. Frenos:** sobre el eje trasero, accionado sobre un único disco y una única mordaza o pinza de frenos. Se podrá utilizar del tipo hidráulico o mecánico. Siendo opcional el freno delantero.

**40. Neumáticos:** Solo podrán ser utilizadas las marcas: PRONEC O N.A **SLICK** números de serie de las mismas serán informados en el Pasaporte Técnico. Solo se podrán utilizar 4(cuatro) juegos en el campeonato. Estos mismo serán controlados para el torneo apertura y clausura

**41. Llantas:** Libres. Ancho máximo (8) ocho pulgadas.

**42. Pesos:** El peso mínimo exigible para la categoría 150cc 170 kg. será de 170 Kg. con Kart, piloto y equipo completo en orden de llegada. **El mismo será sin ningún tipo de tolerancia**, respecto al mínimo estipulado.

El peso mínimo exigible para la categoría 150cc 190 kg. será de 190 Kg. con Kart, piloto y equipo completo en orden de llegada. **El mismo será sin ningún tipo de tolerancia**, respecto al mínimo estipulado

**43. Lastres:** Esta autorizado para ajustar el peso del Karting, la colocación de uno o varios lastres. Deben ser bloques sólidos, y libres en su posición, sujetos firmemente abulonados al chasis o al asiento, mediante herramientas como por lo menos dos pernos o bulones roscados de un diámetro mínimo de 8 (ocho) milímetros, tuercas auto frenantes con arandela de una superficie de no menos de 40 (cuarenta) milímetros cuadrados. Se prohíbe todo tipo de lastre sujeto con alambre y/o precintos

**44. Butaca:** La butaca del piloto deberá ser de las fabricadas para su uso en karting y estar concebida en su material y diseño de manera que brinde la perfecta ubicación y seguridad al piloto permitiendo al piloto estar perfectamente calzado. La butaca debe evitar el deslizamiento, del piloto, hacia adelante o hacia los costados cuando el kart transite. Se permite la colocación de lastres o contrapesos siempre que los mismos se encuentren abulonados correspondientemente, como así también el soporte porta-sensor en la misma. Se permite el uso de fundas en la misma. En caso de reparación el Equipo Técnico tiene la facultad de evaluar si es Peligroso o no.

**45. Volante de conducción:** De libre diseño. Prohibido la utilización de volantes de madera o materiales astillables, deberán estar forrados en cuero u material blando, preferentemente aquellos homologados para competición, pudiendo su tercio superior ser recto. No se permite del tipo extraíble. Esta permitido el uso de reloj cuenta revoluciones u otro tipo en el volante, pudiendo también colocar el corta corriente en el mismo.

**46. Luz reglamentaria de advertencia:** Será de uso obligatorio, de color rojo, puede ser destellante y de tres leds como mínimo. deberá estar encendida al momento de salir a pista. (NO SANCIONABLE).

**47. Llave o botón de pare:** será de uso obligatorio, sistema de pare de motor rápido, cualquiera sea su accionar debiendo estar ubicada y fijada en un lugar de fácil acceso para el piloto.

**48. Paragolpes Trasero:** Obligatorio. Estará asegurado al chasis mediante Dos (2) tanzas de acero, para evitar de esta manera su desprendimiento total del mismo. Deberá cubrir el ancho de los neumáticos traseros. Compuesto como mínimo de una barra anti-enclavado con un diámetro mínimo de 16 (dieciséis) milímetros y de una barra superior con un diámetro mínimo de 16 (dieciséis) milímetros. La unidad entera debe sujetarse al marco en por lo menos dos puntos, en los dos tubos principales del chasis. Será de uso opcional, la utilización del nuevo paragolpes trasero envolvente de una sola pieza en material plástico, homologado por la CNK del A.C.A.

**49. Piso:** De uso OBLIGATORIO. Construido en material rígido desde el inicio de la butaca y hasta el frente del kart. Debe estar bordeado lateralmente por una pestaña que los pies del conductor resbalen de la plataforma del piso. En caso de que



estuviera calado, los orificios no deben tener un diámetro superior a los 10 (diez) milímetros.

**50. Protecciones:** Es obligatorio el uso de: trompa, pontones laterales, panel frontal (corbata), de materiales plásticos homologados, deberá usarse en la parte posterior del vehículo un paragolpes (saca-ruedas) el mismo no deberá exceder el máximo límite de la trocha trasera. El uso del arco anti-vuelcos, es de uso opcional, por parte del piloto, si así lo hiciere, el mismo deberá sobrepasar en una distancia mínima de (diez) 10 cm la altura del casco del piloto.

**51. Carrocería:** Está compuesta de 2 (dos) pontones laterales, un carenado frontal (trompa) y un panel frontal (corbata). Será la homologada por CDA/CNK/ACA. Ningún elemento de la carrocería puede usarse como tanque de combustible o para fijar contrapesos o lastre. Una carrocería homologada puede ser usada libremente por cualquier piloto, en cualquier chasis. El material de construcción de la carrocería no podrá ser metálico, ni de fibra de carbono, ni de kevlar. Debe usarse polietileno, poliestireno o material plástico flexible, no astillable. La trompa, carenado frontal o paragolpe delantero no podrá estar abulonado, debiéndose utilizar los broches reglamentarios, precintos o tanzas de acero. **Se prohíbe el uso de alambre y, bulones.**

**52. Pontones laterales:** De uso OBLIGATORIO. Bajo ninguna circunstancia deben localizarse sobre el plano superior de los neumáticos delanteros y traseros o más allá de la parte externa de los neumáticos delanteros y traseros con las ruedas delanteras en posición recta. No deberán superar la cara externa de los neumáticos traseros, deberán estar contruidos en plástico. Deberán tener un despeje mínimo de 25 milímetros (veinticinco), respecto del suelo y un máximo de 60 milímetros (sesenta). Ningún sector de los pontones podrá cubrir alguna parte del piloto sentado en su posición normal. No podrán presentar más orificios que los necesarios para su fijación. En su superficie vertical trasera cerca de las ruedas debe haber un espacio para los números de identificación del kart.

**53. Carenado frontal (trompa):** De uso OBLIGATORIO. Deberán ser de plástico flexible o plástico inyectado. Bajo ninguna circunstancia puede situarse por encima del plano delimitado por la parte superior de las ruedas delanteras. No debe tener ningún borde afilado. Su ancho mínimo es de 1.000 milímetros (mil) y su máximo es el de la trocha delantera. Proyección delantera: máximo 650 mm. No se permite su abulonado, debiéndose utilizar los broches reglamentarios, precintos o tanzas de acero. Se prohíbe el uso de alambre y, bulones.

**54. Panel frontal (corbata):** De uso OBLIGATORIO. No deberá situarse por encima el plano horizontal delimitado por la parte superior del volante de conducción, debiendo dejar un espacio de por lo menos 50 (cincuenta) milímetros, con el volante y no deberá extenderse más allá del paragolpes delantero. No debe impedir el normal funcionamiento de los pedales, ni debe cubrir cualquier parte de los pies del piloto, estando este en la posición normal de conducción. Su ancho mínimo es de 250 milímetros (doscientos cincuenta) y máximo 300 milímetros (trescientos). Debe poseer

una inclinación suficiente que permita la perfecta lectura del número identificatorio mientras transite en pista.

**55. Número identificatorio:** El kart deberá contar con (4) Cuatro números. Uno irá colocado sobre el panel frontal, en el cual también debe ir el nombre del piloto junto con el grupo sanguíneo y factor. Dos irán colocados sobre los pontones laterales, lo más cercano a las ruedas traseras. El restante irá colocado sobre el paragolpes trasero en una placa de material plástico flexible y opaco, con bordes redondeados y de 22 cm. por lado. Los números serán de color NEGRO con fondo BLANCO, tendrán una altura mínima de 17 cm. y un espesor de trazo continuo de por lo menos 3 cm. con una tipografía LIBRE LEGIBLE. El participante es responsable, en todo momento de garantizar que los números ***sean visibles*** por los Oficiales Deportivos y cronometraje. Deberán estar colocados en los karts antes de los ensayos libres oficiales. Asimismo deberán figurar sobre los pontones laterales, en su parte superior cercana al número identificatorio, el nombre y apellido del piloto como así también el grupo sanguíneo. La altura mínima del nombre del piloto será de 4 cm. el número de la corbata podrá ser libre en su formato y/o diseño (debe ser legible)

**56. Indumentaria del piloto:** Los pilotos deberán llevar puesto:

- Casco integral (en el caso del casco no se permite de plástico o material similar) con barbijo cerrado con una eficiente e irrompible protección para los ojos (FIA Standard). Para todas las categorías los cascos deben cumplir con las Prescripciones de la CIK-FIA.: con la correspondiente correa de ajustado al mentón.
- Un par de guantes que recubran las manos completamente. (Deberán ser de cuero o símil cuero, u homologados)
- Vestimenta confeccionada con materiales homologados por la CIK-FIA. Ellos deben cubrir la totalidad del cuerpo, piernas y brazos. en el pecho del lado izquierdo deben figurar nombre completo factor y grupo sanguíneo
- Botas con protección de tobillos.
- Cuellera homologada.
- Riñonera protectora

Toda la indumentaria será revisada por el Equipo Técnico. Los mismos serán de uso obligatorio durante todas las Pruebas Fiscalizadas. En ningún caso los pilotos se podrán quitar el casco protector estando en pista, hasta que llegue a boxes y/o parque de servicios, según sea el caso. Ante esta circunstancia el piloto será excluido de la prueba y el Comisario Deportivo podrá aplicar apercibimientos y/o sanciones, y en caso de reincidencias, elevará a la COMISION ORGANIZADORA dicha situación por escrito, la que considerará y resolverá el tema en cuestión. El piloto deberá presentarse a la prueba en forma correcta y limpia, tanto su persona como la de su Kart.

Auxiliar con chaleco refractario con identificación del piloto

**57. Cambio de elementos:** No podrá realizarse el cambio de elementos (motores o chasis), **entre las maquinas en competencia sin la debida autorización del CT.** En caso de realizarse el cambio de elementos en la planta impulsora, o realizar el reemplazo de piezas de las mismas, estas serán efectuadas con la debida autorización del CT. En todas estas situaciones serán de aplicación las normativas impuestas en el Reglamento Deportivo para estos casos. La no comunicación de

estos actos por parte del piloto, mecánico o concurrente, dará como resultado una sanción, equivalente a la exclusión del piloto en dicha competencia y quita de los puntos hasta allí obtenidos

- deberá el piloto o el ayudante deberá solicitar el formulario de **cambio de partes** al CT debiendo presentar al CT el formulario junto con la pieza a reemplazar y reemplazada

**58. Revisión técnica:** *Se realizarán según lo explicitado en el reglamento deportivo se realizará en todas sus formas.*

*La revisión técnica de los competidores será efectuado por sorteo en parque cerrado*

- ✓ *los elementos a revisar será a disposición del comisario técnico.*

*El comisario técnico y/o ayudante podrán a libre discreción solicitar revisión técnica de cualquier maquina inscripta sin importar la posición en la que termine o si no terminara la competencia también.*

**59. Denuncias o reclamos:** Cuando un piloto se considere con derecho a efectuar un reclamo o denuncia técnica deberá solicitar el formulario de denuncia al comisario correspondiente (o la mesa de control) **por escrito**, una vez finalizada la competencia donde ocurrió el hecho, dentro de los 15 minutos si se tratara de una serie, y 30 minutos si se tratara de la final, en el ultimo caso, el piloto deberá anticipar su decisión al comisario correspondiente.

**Toda denuncia o reclamo del tipo técnico, en su conjunto tendrá un costo en pesos (\$) equivalente al valor 50 (cincuenta) litros de nafta súper del ACA**, el cual será abonado en el momento de presentar el formulario de denuncia ante el ente fiscalizador, firmada de puño y letra por el denunciante.

- ✓ Denunciado con falta, el piloto denunciante recibirá el 80% de lo abonado quedando el 20% a la categoría por gastos administrativo
- ✓ Denunciado sin falta, el piloto denunciado recibirá el 80% de lo abonado por lucro cesante quedando el el 20% a la categoría por gastos administrativo

Se anexa los articulos vigentes en el RDA

## **ARTÍCULO 13.2 PRESENTACIÓN DE LA RECLAMACIÓN**

**13.2.1** Toda reclamación deberá presentarse por escrito e ir acompañada de una fianza cuyo importe quedará fijado cada año por la *ADN* (o por la *FIA* para sus *Campeonatos*, copas, trofeos, challenges o series).

**13.2.2** Dicha fianza solo se reembolsará si se reconoce que la reclamación estaba fundada.

## **ARTÍCULO 13.3 DIRECCIÓN DE LAS RECLAMACIONES**

**13.3.1** Las reclamaciones relacionadas con una *Competición* deberán dirigirse al director de carrera o a su adjunto, de haberlo.

**13.3.2** En ausencia del director de carrera o de su adjunto,

**INFORMACION GENERAL:** La Comisión Técnica de la A.P.K.C., se reserva el derecho de ampliar, modificar o readaptar la restricción aplicada al motor en el presente Reglamento Técnico, para mas o para menos, cuando lo crea conveniente, con el propósito de lograr la mayor paridad mecánica en el rendimiento de los mismos; notificando a los pilotos con no menos de 15 días de antelación a la puesta en vigencia. El solo hecho de participación en la competencia, implica por parte de los pilotos, mecánicos, concurrentes, etc. el total conocimiento y aceptación de las condiciones y especificaciones del presente reglamento. No puede alegarse desconocimiento o justificar el incumplimiento del presente Reglamento, ni de ninguna de sus partes, siendo obligación de todos los que participan leerlo, conocerlo y respetarlo. Cualquier información técnica sobre medidas establecidas respecto a piezas originales permitidas, la podrán consultar al ente fiscalizador por correo a la pagina oficial.

Cualquier duda que surgiera de la interpretación del presente reglamento, deberá ser consultado al Comisario Técnico, ya que ante la posibilidad de dos o mas interpretaciones se estará conforme a lo que este dictamine.

Lo que no esté especificado en forma estricta en el presente reglamento, queda totalmente prohibido y sujeto a su debida sanción.

**REGLAMENTO TECNICO A.P.K.C CATEGORIA:  
150cc MULTIMARCA 190KILOS.**

**Peso minimo 190kg.**

**REGLAMENTO IDEM A LA CATEGORIA 150CC.  
170KG.**

✓ **Formato de color de fondo para la categoría 150cc 4t**

