



TEMPORADA 2024
Parque Autódromo Ciudad de Concordia

REGLAMENTO TÉCNICO 2024



(TODAS LAS CATEGORIAS CAMPEONATO 2024)

110c.c 4 TIEMPOS, AUTOMÁTICOS (ESCUELA)

Peso mínimo 120kg. Edad 5 a 11 años

150c.c. 4 TIEMPOS, 5 CAMBIOS (PROMOCIONAL)

Peso mínimo 150kg. Edad de 11 a 15 años

150c.c. 4 TIEMPOS, 5 CAMBIOS (“A”)

Peso mínimo 165kg. Edad de 15 a 19 años

150c.c. 4 TIEMPOS, 5 CAMBIOS (MAYORES “B”)

Peso mínimo. 175kg. Edad de 19 a 35 años

150c.c. 4 TIEMPOS, 5 CAMBIOS (MAYORES “C”)

Peso mínimo. 185kg. Edad más de 35 años

COPA MÁSTER 150c.c. 4 TIEMPOS 5 CAMBIOS

Peso mínimo 185kg. Edad desde 46 años

COPA DAMAS 150c.c 4 TIEMPOS 5 CAMBIOS

Peso mínimo 160kg. Edad desde los 14 años.

Para todas las categorías el lastre máximo permitido es de 20kg

Todos los pilotos que no cumplan con la edad mínima requerida por categoría deberán cargar 3kg de lastre adicional, luego de obtener el primer podio.

**EL PRESENTE REGLAMENTO QUEDA ABIERTO A MODIFICACIONES
HASTA QUE LA SUB COMISIÓN DEL A.K.A.C. LO CONSIDERE**



Índice correspondiente a todas las categorías

1. Generalidades.....	2
2. Definiciones	3
3. Pasaporte técnico	4
4. Verificación técnica	6
5. Equipamiento y normas de seguridad (El conductor debe llevar puesto)	7
6. Chasis: en general para todas las categorías.....	7

1 – GENERALIDADES

1.1 – El presente reglamento tiene vigencia desde el **1° de Enero al 31 de diciembre del 2024**.

1.2 – La participación en competencias de esta categoría implica por parte de los pilotos, mecánicos, concurrentes, etc., el total conocimiento y aceptación de las condiciones y especificaciones del presente **REGLAMENTO**.

1.3 – Cualquier término o párrafo que dé lugar a algún tipo de duda, deberá ser consultado mediante nota a las autoridades técnicas de las **A.K.A.C.** que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente REGLAMENTO. El criterio de las autoridades deportivas será determinar a los fines de tomar cualquier resolución no contemplada en el mismo.

1.4 – Las piezas originales del motor homologado deben presentar siempre la forma original y semejante a los dibujos y cotas descritas en el presente reglamento. Las modificaciones que cambien la terminación superficial, dimensional y geométrica de las partes originales representadas en el presente reglamento están prohibidas, exceptuando lo que explícitamente esté autorizado.

1.5 – Es responsabilidad de cada piloto, demostrar a las autoridades que el karting cumple con las exigencias del reglamento vigente.

1.6 – La final deberá correrse con el mismo chasis que se largó la tanda clasificatoria y series, salvo rotura del mismo, verificada por los comisarios técnicos.

1.7 – A menos que se indique expresamente lo contrario, no existe tolerancias en más para los valores máximos, ni tolerancias en menos para los valores mínimos especificados para cualquier cantidad citada como límite en el presente reglamento.

1.8 – La realización de todas las medidas serán a temperatura ambiente, en caso de discrepancia se realizarán a 20 +/- 5°c en un laboratorio acondicionado a tal fin si así lo requiera la medición que considere la comisión técnica.

1.9 – Todas las medidas especificadas para el chasis serán tomadas con los neumáticos inflados a una presión de 1 bar, con el kart apoyado en un piso plano y horizontal, sin el piloto y sin combustible.

1.10 – Todos los menores de 21(veintiún) años deberán presentar la responsabilidad civil ante escribano público, juez de paz, firmado por el padre y madre, o tutores, de acuerdo a los requisitos de forma para su confección.

1.11 – **LICENCIA: TODOS LOS PILOTOS DEBERÁN POSEER LICENCIA MÉDICA APROBADA Y LICENCIA DEPORTIVA – ES OBLIGATORIO PARA LOS MENORES DE EDAD LA AUTORIZACIÓN DEL PADRE Y LA MADRE HECHA ANTE ESCRIBANO PÚBLICO O JUEZ DE PAZ.**

2 – DEFINICIONES

2.1 – Adquisición de datos: Todo sistema, con o sin memoria, instalado sobre el kart, que lea, indique, obtenga, registre, informe o transmita cualquier información relativa al funcionamiento del vehículo durante la marcha el mismo.

2.2 – Telemetría: Transmisión de datos entre un karting en movimiento y un receptor externo

2.3 – Homologación: Esta es la certificación oficial de la **A.K.A.C.** de que un modelo específico de chasis, motor, neumáticos, etc. Ha sido fabricado en serie y un número suficiente, que justifica su utilización en la categoría en cuestión.

2.4 – Componentes mecánicos: Cualquier componente necesario para la propulsión, dirección y frenado, así como cualquier adicional, sea fijo o móvil, necesario para su normal funcionamiento.

2.5 – componente de serie, original: cualquier componente que ha pasado todas las fases industriales fijadas por el fabricante del equipo considerando y originalmente montado en el karting o su motor.

2.6 – Pieza similar: toda pieza producida por otro fabricante con las mismas características, dimensiones, acabados superficiales, masa y materiales de la pieza original.

2.7 – Pieza opcional: aquella por la cual se puede optar por mantenerla o quitarla.

2.8 – Pieza libre: son aquellas a las cuales se les permite la libertad de su trabajo o cambio, pero conservando su posición original.

2.9 – Máximo: El mayor valor que puede alcanzar una cantidad variable; el límite más alto.

2.10 – Mínimo: El menor valor que puede alcanzar una cantidad variable; el límite más bajo.

2.11 – Chasis: Estructura global del karting que incluye los componentes mecánicos y la carrocería, incluso cualquier parte que sea interdependiente de dicha estructura.

2.12 – Bastidor: Parte de apoyo principal de chasis, integrada en una sola pieza. Recibe las partes principales y auxiliares.

2.13 – Cilindrada: Volumen comprendido en el cilindro del motor, por el movimiento ascendente o descendente del pistón. Este volumen se expresa en centímetros cúbicos y para todos los cálculos el número “PI” se tomará como 3,1416. $V = 0,7854 \times D^2 \times L$. D= diámetro el cilindro L= carrera del pistón.

2.14 – Control de potencia: Será lo que determina la aprobación de la prueba “por la supervisión técnica” (QUEDANDO EXCLUSIVAMENTE A CRITERIO de esta supervisión la revisión, el control o no de la potencia y otros elementos de cualquier de los vehículos que hayan participado en clasificación, series, o finales. La oportunidad y veces de los mismos quedará a criterio del técnico)

3 – PASAPORTE TÉCNICO

3.1. – Definición: Documento obligatorio para todos los vehículos que participen en competiciones automovilísticas en los campeonatos, copas, challenger y trofeos de la **A.K.A.C.** y que tendrá como finalidad conocer el estado y el historial de los vehículos de competición.

3.2. – Utilización: Todo concursante inscrito en una prueba, sea cual sea la categoría, deberá poseer el pasaporte técnico del vehículo con el que desea competir. Se presentará con ocasión de las verificaciones administrativas y técnicas. Pasaporte técnico debe de estar a disposición de los comisarios técnicos en cualquier momento de la prueba, el cual debe ser completado por el **piloto o concurrente (ANTES DE INGRESAR EL RECINTO DE LA TÉCNICA)**, **será de manera excluyente el que no cumpla con la misma.**

3.3. – Contenido: En el pasaporte técnico figurarán los siguientes datos:

- El número del karting.
- Categoría.
- Identidad de los propietarios sucesivos.
- DATOS DEL CONCURRENTE “RESPONSABLE”
- Visado de conformidad de la comisión técnica de la **A.K.A.C.**
- Un apartado para las anomalías detectadas y luego corregidas por el concursante, con el visto bueno y firma de los comisarios técnicos o el que corresponda que realizan la nueva verificación.
- Descripción por parte del propietario de las modificaciones realizadas, incluso aquellas que fuesen a consecuencia de accidentes importantes.

3.4. – Solicitud: El concursante interesado en la consecución del pasaporte técnico presentará a las autoridades de **A.K.A.C.** con una antelación suficiente para verificar antes de la primera prueba en la que participe el vehículo, una solicitud en modelo que se le facilitará en el que figuren la totalidad de datos exigidos, así como una foto (10x15) en

posición $\frac{3}{4}$ frontal. La expedición del pasaporte técnico no representa en su primera solicitud costo alguno.

3.5. – Control y modificación: con ocasión de la participación del vehículo en pruebas automovilísticas, los comisarios técnicos responsables de la verificación anotarán las posibles anomalías que detectaran y que fuesen o no objeto de su exclusión de su tiempo clasificatorio, posición o prueba. Aquellas anomalías que no fuese objeto de exclusión deberán estar subsanadas en su siguiente participación bajo pena de NO ser autorizado a tomar la salida a pista. En todos los casos, la verificación de las posibles anomalías deberá estar acompañadas por una firma de los comisarios técnicos y otra del piloto o concurrente. Igualmente, con ocasión de cada participación del vehículo en pruebas automovilísticas, los comisarios técnicos responsables de la verificación anotarán las sucesivas modificaciones que se hayan realizado, tras la obtención inicial o dará el visto bueno (si es el caso) a las modificaciones declaradas por el concursante. El propietario del vehículo faculta a la **A.K.A.C.** para marcar o precintar las partes del vehículo que considere oportunas con el fin de identificar fidedignamente dicho vehículo.

3.6. – Transmisión: En caso de venta del vehículo, el antiguo y el nuevo propietario cumplimentaran y firmaran el apartado correspondiente del documento, harán constar la fecha de la operación y los datos relativos al nuevo propietario. La omisión de estos datos será considerada como fraude.

3.7. – Retirada por la A.K.A.C.: En caso de fraude constatado o de no conformidad del vehículo con su pasaporte técnico y con los reglamentos correspondientes este documento podrá ser retirado provisional o definitivamente por decisión de la comisión de disciplina de la **A.K.A.C.**

3.8. – Pérdida: En caso de pérdida o robo (oficialmente declarado) el propietario podrá obtener otro pasaporte técnico en la forma y condiciones que se determinen: La restitución del pasaporte técnico por retirada provisional, pérdida etc. Devengará el pago de \$15.000 (quince mil pesos). Tendrá una sanción para esa fecha en la cual el piloto en cuestión deberá largar último tanto en la serie como en la final. En caso de una segunda pérdida será pasible de severas sanciones (llegando hasta la exclusión del campeonato).

3.9. – Anulación: La validez del pasaporte técnico concedido expira:

- Al finalizar el campeonato
- Cuando el vehículo deja de estar destinado a la competición.
- Por destrucción del vehículo.

3.10. – Responsabilidades: El propietario del vehículo es responsable de:

- La solicitud y conservación del pasaporte técnico.
- La legibilidad de las anotaciones que se le pueden hacer constar en él. -Su presentación a requerimiento de los oficiales de las pruebas en las que el vehículo esté inscripto.
- De las falsas declaraciones, incluso de las que incurriera por omisión de las mismas, por las modificaciones o accidentes entre pruebas.
- De la veracidad de los datos aportados para la solicitud del pasaporte técnico.



4 – VERIFICACIÓN TÉCNICA

4.1. – Verificaciones previas: Las verificaciones técnicas previas son obligatorias y serán efectuadas por los oficiales designados, siendo estos los responsables de las operaciones que se realicen en el parque cerrado de verificación, siendo estos los únicos autorizados para dar instrucciones a los concursantes. En las verificaciones técnicas previas se presentará a verificación el material expresado en el boletín de inscripción y/o lista de inscripto oficial. Los números de los precintos deberán estar anotados en el pasaporte de los hubieran puesto y quedarán anotados en el pasaporte técnico, que será firmado por el responsable técnico.

Dichos precintos, deberán permanecer intactos durante toda la competencia. En caso de llevar situados precintos, está totalmente prohibido añadir a éstos cualquier otro material aparte del alambre o hilo y precintos oficiales (silicona, cinta adhesiva, etc.).

Los concursantes y/o pilotos no están autorizados a realizar ningún cambio de material después de que se haya sido identificado en las verificaciones técnicas previas, quedando totalmente prohibido el intercambio de chasis, motores, neumáticos, etc. Entre pilotos. Es decir, el material utilizable para cada piloto queda limitado al verificador para sí mismo en las verificaciones técnicas previas.

Excepcionalmente un mismo motor o chasis podrá ser verificado para varios pilotos, condicionado a que sea verificado, marcado o precintado para cada uno de los pilotos que lo soliciten. En caso de tener observaciones en el pasaporte para la firma del verificador o del comisario técnico.

4.2. – Verificaciones finales: El comisario técnico es quien, en forma exclusiva realizará las verificaciones técnicas reglamentarias sobre los elementos de los kartings, QUE, A SU JUICIO, EL CONSIDERE NECESARIAS, ya sea la finalización de las series clasificatorias, series y/o carrera. Dichas verificaciones serán realizadas en presencia única del motorista, concurrente y/o concursante del karting a verificar, que ejecute la tarea de desarme, desmontaje, etc. En caso de ausencia del concursante o su representante durante el acto de verificación debidamente notificado y anunciado, no podrá formularse protesta alguna referida al acto de verificación. Así mismo se podrá recurrir a un mecánico, designado por el concursante o representante, para las tareas de desmontaje si los comisarios lo consideran oportuno. Los comisarios técnicos, por su decisión, y/o (por delegación de los comisarios deportivos) pueden retener una o más piezas de un karting, con el fin de controlarlas detenidamente. Estas piezas serán debidamente marcadas o precintadas en presencia del concursante o representante, quienes recibirán una copia del acta de precintaje con una descripción de las marcas o número de los precintos.

5 – EQUIPAMIENTO Y NORMAS DE SEGURIDAD (El conductor debe llevar puesto)

5.1. – Casco “homologado”. Debe ser homologado para cumplir con las prescripciones de la C.N.K, F.A.E. y debe poseer una eficiente e irrompible protección para los ojos. El uso de accesorios aerodinámicos en los cascos está prohibido si no están homologados con el casco correspondiente. En ningún caso los pilotos se podrán quitar el casco protector estando en pista, hasta que lleguen a boxes y/o parque de servicio, según sea el caso. En tal caso el comisario deportivo, podrá aplicar apercibimientos y/o sanciones.

5.2. – Monos de tejido (buzo): Confeccionada con materiales homologados por la C.N.K, F.A.E. Deben cubrir la totalidad del cuerpo, piernas y brazos.

5.3. – Guantes: Confeccionados con materiales homologados por la C.N.K, F.A.E. Deben cubrir totalmente las manos.

5.4. – Cuellera: Construida con materiales homologados. Deben cumplir eficientemente su fin. Estas cuelleras serán en referencia y modelo, las especificadas por cada fabricante de este elemento, sin ninguna manipulación posterior que pueda alterar sus características iniciales.

6 – CHASIS: EN GENERAL PARA TODAS LAS CATEGORÍAS

SUJETO A LAS MEDIDAS ESPECIFICADAS, “SIN ROTULAS”.

Está compuesto de:

- Bastidor de chasis.
- Piezas principales del chasis.
- Piezas auxiliares: A fin de hacer más resistente al karting podrán montarse tubos y perfiles especiales, considerando piezas auxiliares. La colocación de esas piezas auxiliares no debe representar riesgo para la seguridad del karting, de su conductor o de los otros pilotos.

Distancia entre ejes: 1010 mm Mínimo – 1040 mm Máximo. +/- 10 mm (medidas tomadas del centro del eje al centro del bulón de la punta de eje)

6.1. – Bastidor: De construcción con caño de acero imantable de sección cilíndrica sólidamente vinculado **con soldaduras que superen el 50% del perímetro del caño**, sin opción de desmontaje de alguna parte principal del bastidor. Constituye el elemento principal del karting y debe ser capaz de soportar las cargas que sobre él inciden cuando este se encuentre en movimiento. Las dimensiones del mismo, deben ser tales que permitan la normal conducción del karting. La flexibilidad del chasis, corresponda los límites de elasticidad de la construcción tubular. Queda prohibido cualquier sistema de control de flexión longitudinal del chasis.

6.2. – Piezas principales del chasis: Hace mención a elementos tales como: llantas y sistema de fijación, eje trasero y sus respectivos soportes, punta de eje, y sistema de comando de dirección. Todos estos elementos deben estar rígidamente vinculados conformando la estructura del chasis. Únicamente se permiten vinculaciones articuladas en el montaje de las mazas sobre las puntas de eje, el eje trasero sobre el bastidor, las puntas de eje sobre el bastidor y los movimientos necesarios para la dirección. Está totalmente prohibido cualquier sistema de suspensión ya sea hidráulico, neumático o mecánico.

6.3. – Eje trasero: Eje rígido, macizo o hueco, construido en acero magnético con un diámetro exterior en toda su longitud de 30 +/- 0.2 mm.

6.4. – Paragolpes: Son de uso obligatorio y están compuestos de las protecciones delanteras, traseras y laterales.

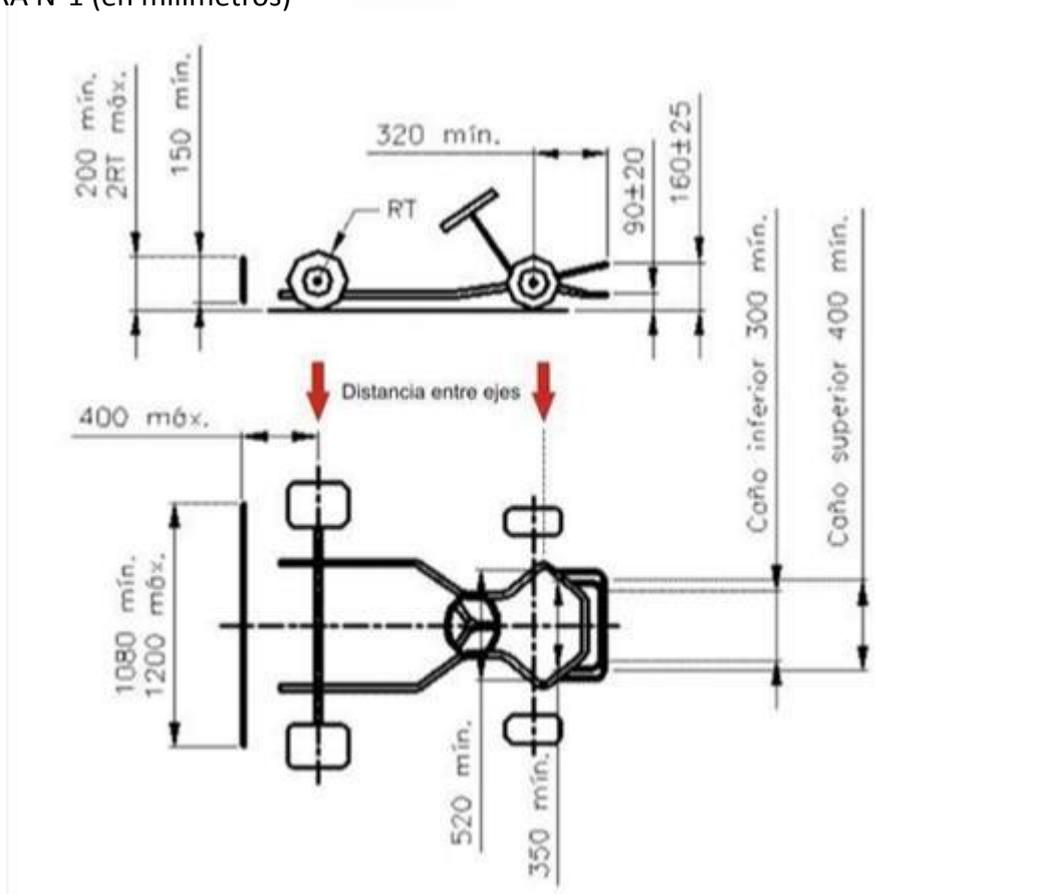
– Paragolpes delantero: Realizados en acero magnético y compuesto de al menos dos elementos, Estos elementos estarán conformados por una barra superior de 16mm de diámetro como mínimo, tramo recto de como mínimo 400 mm perpendicular al eje longitudinal del karting y una altura de entre 200 mm y 250 mm como mínimo y máximo respectivamente. Las sujeciones de la barra superior deben estar separadas 550 mm como mínimo y centradas con respecto al eje longitudinal. El segundo elemento (barra inferior) se deberá realizar con barra de acero de 16 mm de diámetro como mínimo, tramo recto de como mínimo 300 mm perpendicular al eje longitudinal del karting y una altura de entre 80 mm y 100 mm como mínimo y máximo respectivamente, vinculada en dos puntos ubicados simétricamente con el eje del chasis. Este último elemento debe permitir el montaje de la trompa.

Ancho mínimo: 1080 mm.

Ancho máximo: 1200 mm.

Opcional paragolpes trasero construido en plástico inyectado deformable.

FIGURA N°1 (en milímetros)



6.5. – Paragolpes trasero: Conformados con barra de acero magnético de 16mm de diámetro como mínimo, compuesto por una barra anti-enclavado. El conjunto deberá cubrir el ancho de los neumáticos traseros y quedará unido en su parte inferior a los largueros del chasis. Entre los largueros del chasis, o sea que uno a otro, debe tener una barra de acero magnético de no menos de 16 mm de diámetro. La altura estará limitada por la superficie superior de los neumáticos, con un mínimo de 200 mm (ver figura N°1). La barra anti-enclavado tendrá una altura de 80 mm +/- 20 mm del suelo.

Proyección trasera (saliente): Máximo 400 mm.

Protección de las ruedas traseras: obligatorio.

6.6. – Puntas de eje: No deberán sobresalir del plano lateral de las llantas.

6.7. – Piso: Construido en material rígido desde el inicio de la butaca y hasta el frente del karting. Debe estar bordeado lateralmente por una pestaña que impida 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 mm.

6.8. – Dirección: Debe ser comandada por un volante en forma, pudiendo su tercio superior ser recto. Se prohíbe toda dirección por cable o por cadena. Todos los elementos de la dirección deberán conformar un sistema de fijación que ofrezca plena seguridad (tuercas enchavetadas, remachadas o autoblocantes). Cualquier dispositivo montado en el volante no debe sobresalir por más de 20 mm, del plano delantero del volante y no debe tener los bordes afilados.

6.9. – Volante de conducción: Prohibido la utilización de volantes de madera, deberá estar forrados en cuero o material blando, preferentemente aquellos homologados para competición, pudiendo ser su tercio superior recto o no.

6.10. – Piezas auxiliares del chasis: No considerando las piezas principales, se entiende por piezas auxiliares del chasis a todos los elementos que contribuyen al buen funcionamiento del vehículo, y deben estar de conformidad con el presente reglamento de demás disposiciones facultativas. Las piezas auxiliares no deben tener como función las asignadas a las partes principales. Dentro de ellas se encuentran:

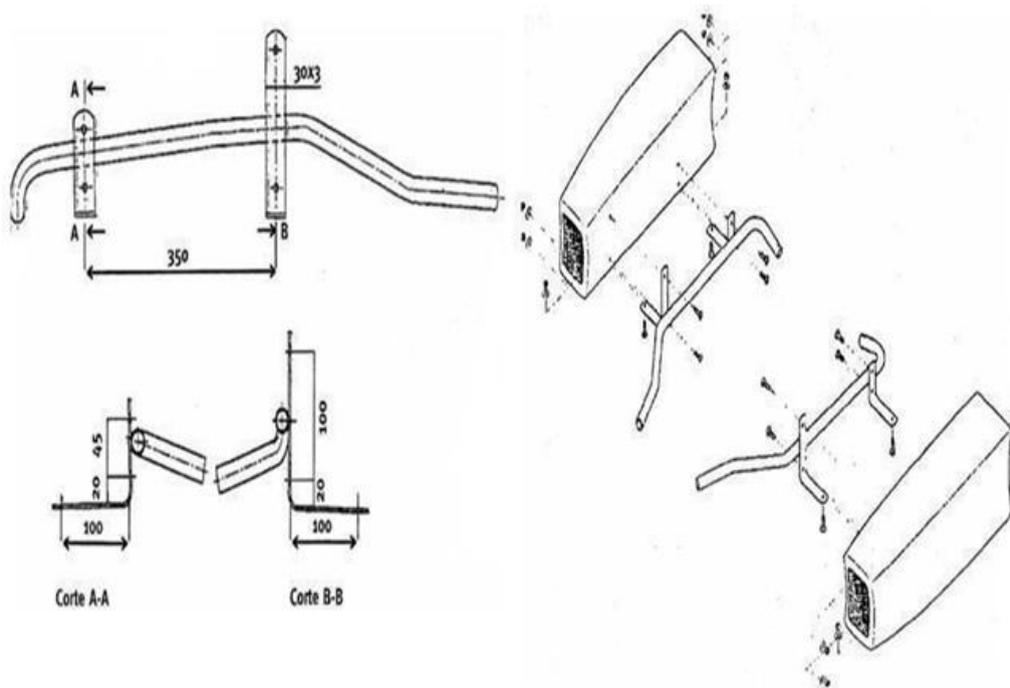
- La carrocería.
- El sistema de fijación de frenos, motor, escape, dirección, butaca, pedales y paragolpes.
- El lastre.
- Otros dispositivos y articulaciones.
- Todas las placas y resortes.
- Todo punto de fijación.
- Todos los tubos y secciones de refuerzo, que no sean considerados Estabilizadores.
- Frenos, discos de frenos.

Las piezas auxiliares deben estar sólidamente fijadas. Se permiten las conexiones flexibles. Deben estar montadas de manera de no desprenderse durante la marcha del karting.

6.11. – Carrocería: La carrocería se compone de todas las partes del karting que están en contacto con la corriente de aire, siendo estas: pontones laterales, carenado frontal y panel frontal y las placas porta números, todas de uso obligatorio. La carrocería debe tener una terminación impecable, sin ángulos afilados. El radio mínimo de cualquier ángulo o esquina es de 5 mm. Ningún elemento de la carrocería puede usarse como tanque de combustible o para fijar contrapesos o lastre. El material de construcción de la carrocería no podrá ser ni metálico, ni de fibra de carbono, ni de kevlar, deberá utilizarse polietileno, poliestireno o material plástico de características similares, no astillable. (deformable).

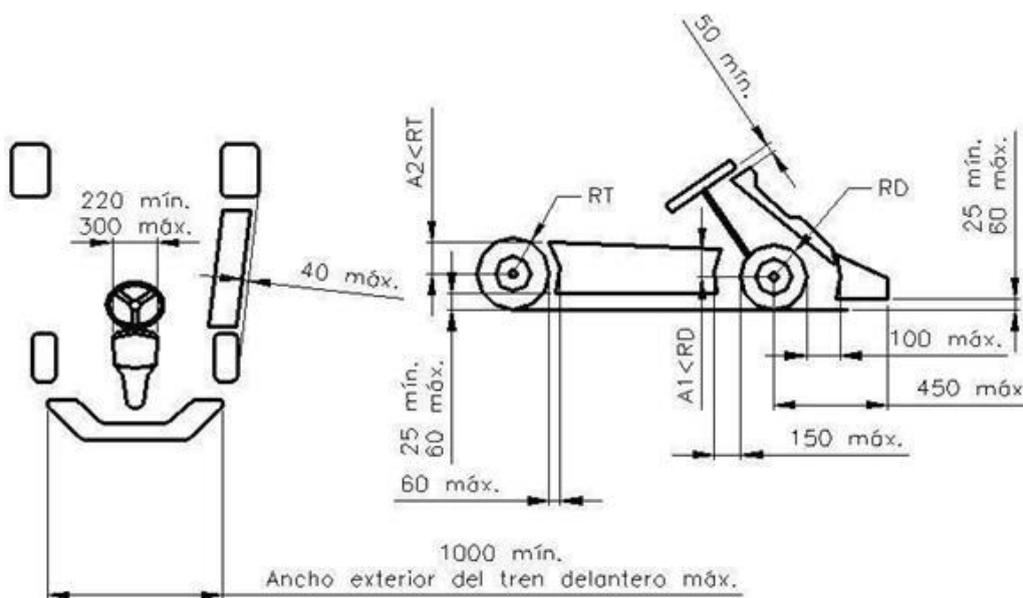
6.12. – Pontones laterales: Bajo ninguna circunstancia deben localizarse sobre el plano superior de los neumáticos delanteros y traseros en posición recta. No deberán superar la cara externa de los neumáticos trasero, deberían estar contruidos en plástico únicamente. En caso de competencia lluviosa, se autoriza a obturar los orificios frontales de los pontones para evitar el ingreso de agua a los mismos. Se permite únicamente realizar cortes con la finalidad de poder realizar el montaje del escape. Ningún sector de los pontones podrá cubrir alguna parte del piloto sentado en su posición normal.

FIGURA N° 2



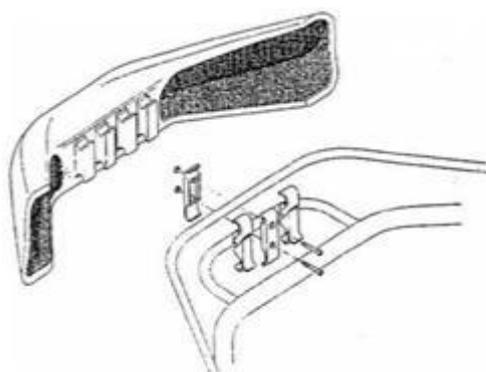
No deberán situarse por encima del plano horizontal delimitado por la parte superior del volante, debiendo dejar un espacio por lo menos 50 mm con el volante (ver figura N°3) y no deberá extenderse más allá del paragolpes delantero. No debe impedir el normal funcionamiento de los pedales, ni debe cubrir cualquier parte de los pies del piloto estando este en la posición normal de conducción. Su ancho mínimo es de 250 mm y 300 mm máximo.

FIGURA N° 3



6.13. – Carenado frontal: Bajo ninguna circunstancia puede situarse por encima del plano delimitado por la parte superior de las ruedas delanteras. No deben tener ningún borde afilado. Su ancho mínimo es de 1000 mm y su máximo es el de la trocha delantera. Proyección delantera: máximo 650 mm (ver figura N°3). El carenado frontal o trompa, deberá estar montado sobre el paragolpes delantero cumpliendo las indicaciones fijadas en la figura N°4, tanto en lo relativo a su sujeción como a sus dimensiones.

FIGURA N° 4



De uso OBLIGATORIO. Deberán ser de plástico flexible o plástico inyectado. Se permite la utilización de un precinto para fijar el broche o enganche de la trompa, con la finalidad de que este broche o enganche permanezca sujeto al chasis en caso de desprendimiento de la trompa. El precinto no deber estar sujetado la traba de dicho broche o enganche, la cual deberá estar libre de fijaciones.

6.14. – Placa porta números: De uso obligatorio en la parte trasera de karting, sujeta al paragolpes trasero. Deberán ser planas con bordes redondeados, lisa y de 20 cm, por lado. Estarán contruidos en material plástico flexible y opaco.

6.15. – Número identificador: Deberán ser del color correspondiente según las categorías, de trazos simples. El karting deber poseer 4 (cuatro) números, un número en el panel frontal, otro en la placa porta numero trasera y los dos restantes en los pontones.

6.16. – Identificación del piloto: Es obligatoria la colocación del nombre y apellido del piloto en el panel frontal como así también su grupo sanguíneo y factor RH.

6.17. – Tanque de combustible: Deberá ser colocado debajo de la torre de dirección perfectamente anclado y con sus conexiones colocadas de manera que impidan el venteo de combustible. Deberá ser de material plástico apto para almacenar combustible y de color transparente, únicamente, a fin de que exteriormente se observe el contenido. Para las categorías 150cc queda homologado un tanque máximo de 5 litros

6.18. – COMBUSTIBLE: Nafta súper de uso comercial expendida en surtidores, con agregado de aceite 2T, (el aceite a utilizar no podrá alterar los valores promedios de las distintas destilerías). Excepto categorías 125 internacional que se permite el uso de aeronafta. Se utilizarán detectómetro para tal fin, de propiedad de la categoría.

6.19. – Bomba de combustible: Libre, de accionamiento mecánico mediante una leva colocada en el eje trasero, o por vacío.

6.20 – Frenos:

Frenos traseros: Libres debiendo actuar los mismos sobre el eje rígido.

Frenos delanteros: Opcional su utilización.

6.21. – Pedales: Los pedales, cualquiera sea su posición, nunca deberán sobrepasar el chasis, incluyendo en tal restricción al paragolpes delantero.

6.22. – Acelerador: El acelerador debe estar accionado por un pedal. Este deberá estar dotado de un resorte de retorno.

6.23. – Transmisión: A cadena, con eje rígido. Para categorías 110c.c Escuela, 150cc Clases PROMOCIONAL, A (JUNIOR), B y C (MAYORES) Paso de cadena original (428). (ver planillas homologación final).

6.24. – Llantas: Deben usarse dos llantas traseras y dos delanteras. **Traseras:** Ancho máximo 7" (siete pulgadas). Mínimo 6" (seis pulgadas). **Delanteras:** Ancho máximo 5" (cinco pulgadas). Mínimo 4" (cuatro pulgadas). Prohibido sistema anti- deriva. Únicamente de fabricación nacional, aleación de aluminio. Prohibida aleación de magnesio y/o titanio.

6.25. – Colector de combustible: Cuando el carburador ventee el exceso de combustible, se deberá colocar un colector de combustible sobre el bastidor o el paragolpes trasero de ½ (medio) litro, mínimo. Para categorías 125 internacional libre, deberá tener como mínimo 1 (un) litro de capacidad, tipo depósito de agua Fiat 600. Es obligatorio colocar el retorno al tanque de combustible. Si el depósito sufriera rotura y/o perforación será de informe al C.D y dará motivo a la exclusión. Es de uso opcional el uso de segunda bomba mecánica solo para recuperar combustible.

6.26. – Protector de cadena: Todo karting deberá tener sobre la zona donde va montada la cadena de transmisión un pequeño protector de no menos de 60 (sesenta) milímetros de ancho por el largo que va entre el piñón del motor y el paragolpes trasero.

6.27. – Lastre: Está autorizado para ajustar el peso del karting, la colocación de uno o varios lastres. Deben ser bloques solidos de metal, sujeto al chasis o al asiento, mediante por lo menos dos tornillos de un diámetro mínimo de 6 (seis) milímetros con tuercas autofrenantes y con arandela de un diámetro exterior mínimo de 5 veces el interior.

6.28. – Adquisición de datos: Permitida su utilización.

6.29. – Telemetría: Permitida su utilización.

6.30. – Sensor de tiempos: Será el homologado por la **A.K.A.C.** y estará fijado en la torre de la butaca hacia atrás.





CATEGORÍAS 2024
Parque Autódromo Ciudad de Concordia

ESCUELA 110c.c. 4T- "DIRECTOS"

Peso: mínimo 120 Kg karting con piloto y casco. Potencia 7.50hp max. con promedio, de las cuales se realizarán 3 tiras que deberán ser limpias y francas sin ningún tipo de fallas. De lo contrario quedará excluido.

Aquel karting que no arranque en el banco podrá tener la ayuda del comisario técnico, el cual tendrá una batería con pinzas para hacer puente. Si luego de obtener esta ayuda el karting sigue sin arrancar quedará excluido.

Para aquellos pilotos/karting que superen los 130 kilos SIN PLOMO en ninguna parte del mismo, tendrá la posibilidad de pedir la autorización para correr con 7.80hp máximo promedio. Previamente revisado el karting completo por el comisario técnico, además deberá tener una P identificadora colocada en una parte visible.

NUMEROS IDENTIFICATORIOS: Para frente y atrás FONDO BLANCO NUMEROS NEGROS, para costados FONDO BLANCO NÚMEROS NEGROS.

MOTORES PERMITIDOS: Los motores permitidos para competir son marca: Guerrero, Gilera, Motomel, Radar, Zanella todos estándar denominados comercialmente 110 DIRECTOS, todos con arranque eléctrico. Los demás motores de similares características quedan a resolución de la comisión directiva.

a) - Codo de admisión: original de cada motor en uso de aluminio e interior rugoso original de fábrica, pudiendo ser de Motomel, Gilera, Radar, Guerrero. Se permite colocar pico para el funcionamiento de la bomba de vacío.

b) - Brida: de uso opcional con el fin de poder regular la potencia establecida. UBICADA ENTRE EL TUBO DE ADMISIÓN y el carburador, Orificio circular recto y centrado, diámetro libre. Espesor 5 mm máx., material ferroso, prohibido de papel.

c) - Corona de Distribución: Se permitirá la utilización de corrector de leva. Entrada de nafta a tapa de cilindro (admisión), de superficie rugosa original de fábrica de cada motor, medidas estándar. Promedio no más de 24 Mm. Diámetro.



Leva original de cada motor en uso, originales en sus medidas, estándar en todo su formato.

I.- Alzada medida al camón.

II.- Admisión será de 5.70 mm.

III.- Escape 5.50 mm.

IV.- Alzada medida al platillo de válvula (esta se medirá sin luz).

V.- Admisión y escape 6.00 mm.

VI.- Medida menor del camón 21,03 +/- 0.10 sin Tolerancia. Se medirá con plantillas que proveerá la categoría.

d) - Guías de válvulas: originales en material y forma.

e) - Válvulas: tipo originales de fábrica de cada motor a 45 grados.

I.- Válvula de admisión 23 Mm.

II.- Válvula de escape 20 Mm.

f) - Casquillos: de asientos de válvulas, medidas de interior.

I.- Casquillo de admisión 18,90 Mm.

II. - Casquillo de escape 17 mm.

III. -La salida de escape debe ser de superficie rugosa original de fábrica para cada motor en uso.

g) - Cilindro: original del motor o su reemplazo del mercado de reposición, diámetro original 52,50mm se puede rectificar hasta +1.5 mm. Junta de base obligatoria, material libre.

I.- Se prohíbe todo cepillado alguno.

II.- Altura total mínima de 69 mm.

h) - Pistón: de forma original de uso comercial sin reformas artesanales.

I.- Altura mínima de perno a cabeza 12,40 mm.

II.- Perno pistón 13,00 mm.

i) - Aros de Pistón: 1 Mm. de espesor aro de compresión tolerancia (+-) 0,10 mm, todos los aros originales, con la cantidad de aros correspondientes. Todos los aros deben estar en funcionamiento y en medida correspondiente.

j) - Junta de Tapa: de cilindro Obligatoria, espesor y material libre.

k) - Tapa de Cilindro: estándar de cada motor, sin reformas artesanales, manteniendo todas las formas originales, no se permite el cepillado. Altura total mínima de tapa 91 mm. Medida del apoyo del cilindro a la base de tapa de Alza válvulas. Prohibido pulido, arenado, granallado, limpieza con ningún tipo de asido a los conductos de admisión y escape.

l) - Relación de Compresión: 10 a 1 el cual se ubicará con la correspondiente bureta utilizando aceite 2t.

m) - Balancines: originales o en su remplazó, similar en todas sus medidas. Prohibido todo trabajo.

I. -Resortes de válvulas, 2 por c/u. originales sin trabajo.

II.- Espesor de resorte externo 2.5 mm. **(+/-) 0,15** con 7 (siete) espiras

III.- Espesor de resorte interno 1.9 mm. **(+/-) 0,15**

IV. -Arandela de apoyo de resorte externo, espesor de 0.8 mm +/- 0,10mm.

n) - Platillo de válvula:

I.- Altura total 8 mm **+/- 0,10mm.**

II.- Apoyo de resorte interno 3 mm **+/- 0,10mm.**

III.- Apoyo de resorte externo 1.5 mm **+/- 0,10mm.**

o) - Cigüeñal: original, en todas sus dimensiones, de cada motor en uso. Recorrido 49,5mm

p) - Distribución: original a cadena. Rodillos originales o su reemplazo de reposición.

q) - Carter: original sin reformas.

3 - Embrague: original del motor en peso y forma no es permitido tornear ni alivianar ningún elemento del mismo. El multidisco debe tener en uso hasta seis discos y la cantidad de aceros originales en su medida. El centrífugo original deberá accionar a orden de llegada medido a rueda frenada **4000 rpm** con tolerancia de **500 rpm**. Campana **104mm +/- 0,15mm** centrifugo original sin reforma (resorte de centrifugo original de **4,5 o 6 espiras**).

4 - TROCHAS: Medidas en plano de balanza: Delantera: 1060 mm máx. Trasera: 1190 mm máx.

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

6 - Alimentación: Con bomba de combustible mecánica accionada por leva o también **se permite Bomba de vacío, la cual deberá funcionar ÚNICAMENTE como bomba de combustible.** Deberá tener en forma obligatoria un mecanismo accionado por cable colocado en el volante o palanca de cambio para ser accionado por el piloto en caso de tener bomba mecánica. Deberá tener su debido retorno a tanque de combustible.

7 - Carburador: 7- Original de cada motor en uso sin reformas ni trabajos. Deberá tener una descarga del venteo de no menos de medio litro. bien sujeta en la parte posterior del kart y con buena seguridad, también deberá conectarse la manguera del respiradero del motor. Esta descarga deberá ser limpiada antes de cada prueba.

a) - Prohibido el uso de carburador tipo honda wave.

b) - Es obligatorio retirar todo el sistema de cebador del mismo, además deberá taparse el orificio por el cual entra el eje del cebador.

8 - Filtro de aire: Libre. Se prohíbe todo tipo de sobrealimentación. 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 lineamientos tradicionales.

9 - 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 FAE evaluar cada caso los motores serán precintados por el equipo Técnico de la categoría, cualquier reparación que el piloto realizará deberá estar autorizado por la FAE.

10 - Encendido: sistema original del motor, CDI original del motor o del mercado de reposición con su marca y código legible y visible, prohibido el uso de CDI artesanal. Deberá cargar un mínimo de 13V. Se prohíbe cualquier llave de corte que anule su funcionamiento. Deberá tener bobina y volante original en peso y forma del motor en uso sin modificaciones artesanales. BUJIAS de venta comercial (No Competición, Especiales o similares), largo de rosca original. -

11 - El eje de patada: Deberá estar con todas sus partes y en funcionamiento, solo se puede retirar la palanca de arranque.

12 - 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 líquido a la descarga de venteo del carburador.

13 - Relación: corona 22 dientes mínimo, Piñón 18 dientes máx.; paso de cadena permitido 428.

14 - Se Permite: solamente el uso de combustible de venta comercial de surtidor.

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 de las diferentes marcas comprendidas en este reglamento técnico, la que se evaluará en C. D. y se notificará debidamente a los interesados.

15 - NEUMÁTICOS: Se podrá utilizar dos (2) Juegos al año. Se deberá anotar los números internos y externos en el pasaporte.

150cc.4 T “CLASE A B C - PROMOCIONAL”

► **150cc. 4 T “Promocional”**

Peso mínimo 150 Kg.

NUMEROS DE IDENTIFICACIÓN: Para frente y atrás FONDO BLANCO NUMEROS NARANJA, para costados FONDO BLANCO NÚMEROS NEGROS.

Potencia máxima: 11.5 CV.

Nota: todo aquel piloto que supere en 10 kg el peso mínimo sin ningún tipo de lastre (incluyendo el combustible) tendrá como potencia máxima 12 cv promedio. El cual deberá ser identificado con una letra P que obtendrá después de la revisión técnica.

Todo aquel piloto que supere en 20 kg de lastre para llegar al peso mínimo tendrá como opción:

- Retirar 5 kg de lastre y usar 11cv promedio. El cual deberá ser identificado con una letra L, que obtendrá después de la revisión técnica y su documentación.
- Retirar 10 kg de lastre y usar 10.5cv promedio. El cual deberá ser identificado con una letra L, que obtendrá después de la revisión técnica y su documentación.
- Retirar 15 kg de lastre y usar 10cv promedio. El cual deberá ser identificado con una letra L, que obtendrá después de la revisión técnica y su documentación.

OBSERVACIÓN: El presente artículo queda ABIERTO hasta la cuarta (4) fecha inclusive por si hay que hacer ajuste o aclaración. -

► **150cc. 4 T JUNIOR. “Clase A”**

Peso mínimo 170 Kg.

NUMEROS DE IDENTIFICACIÓN: Para frente y atrás FONDO NARANJA NUMEROS NEGRO, para costados FONDO BLANCO NÚMEROS NEGROS.

Potencia máxima: 13.5 CV.

Nota: todo aquel piloto que supere en 10 kg el peso mínimo sin ningún tipo de lastre (incluyendo el combustible) tendrá como potencia máxima 14 cv promedio. El cual deberá ser identificado con una letra P que obtendrá después de la revisión técnica.

Todo aquel piloto que supere en 20 kg de lastre para llegar al peso mínimo tendrá como opción:

- Retirar 5 kg de lastre y usar 13cv promedio. El cual deberá ser identificado con una letra L, que obtendrá después de la revisión técnica y su documentación.
- Retirar 10 kg de lastre y usar 12.5cv promedio. El cual deberá ser identificado con una letra L, que obtendrá después de la revisión técnica y su documentación.
- Retirar 15 kg de lastre y usar 12cv promedio. El cual deberá ser identificado con una letra L, que obtendrá después de la revisión técnica y su documentación.

OBSERVACIÓN: El presente artículo queda ABIERTO hasta la cuarta (4) fecha inclusive por si hay que hacer ajuste o aclaración. -

► **150cc.4 T MAYORES. "Clase B"**

Peso mínimo 175 Kg.

NUMEROS DE IDENTIFICACIÓN; para frente y atrás FONDO AZUL NUMEROS BLANCO, para costados FONDO BLANCO NÚMEROS NEGROS.

Potencia máxima: 13.5 CV.

Nota: todo aquel piloto que supere en 10 kg el peso mínimo sin ningún tipo de lastre (incluyendo el combustible) tendrá como potencia máxima 14 cv promedio. El cual deberá ser identificado con una letra P que obtendrá después de la revisión técnica.

Todo aquel piloto que supere en 20 kg de lastre para llegar al peso mínimo tendrá como opción retirar 5 kg de lastre y usar 13cv promedio. El cual deberá ser identificado con una letra L, que obtendrá después de la revisión técnica y su documentación.

► **150cc.4 T MAYORES. "Clase C"**

Peso mínimo 185 Kg.

NUMEROS DE IDENTIFICACIÓN; para frente y atrás FONDO VERDE NUMEROS BLANCO, para costados FONDO BLANCO NÚMEROS NEGROS.

Potencia máxima: 13.5 CV.

Nota: todo aquel piloto que supere en 10 kg el peso mínimo sin ningún tipo de lastre (incluyendo el combustible) tendrá como potencia máxima 14 cv promedio. El cual deberá ser identificado con una letra P que obtendrá después de la revisión técnica.

Todo aquel piloto que supere en 20 kg de lastre para llegar al peso mínimo tendrá como opción retirar 5 kg de lastre y usar 13cv promedio. El cual deberá ser identificado con una letra L, que obtendrá después de la revisión técnica y su documentación.

► **150cc.4 T COPA DAMAS**

Peso mínimo 160 Kg.

NUMEROS DE IDENTIFICACIÓN; para frente y atrás FONDO ROSA NUMEROS NEGRO, para costados FONDO ROSA NÚMEROS NEGROS.

Potencia máxima: 13.5 CV.

Nota: todo aquel piloto que supere en 10 kg el peso mínimo sin ningún tipo de lastre (incluyendo el combustible) tendrá como potencia máxima 14 cv promedio. El cual deberá ser identificado con una letra P que obtendrá después de la revisión técnica.

Todo aquel piloto que supere en 20 kg de lastre para llegar al peso mínimo tendrá como opción retirar 5 kg de lastre y usar 13cv promedio. El cual deberá ser identificado con una letra L, que obtendrá después de la revisión técnica y su documentación.

► **150cc.4 T “Clase A-B-C-Promocional”**

TROCHAS: Medidas en plano de balanza: Delantera: 1060 mm máx. Trasera: 1190 mm máx.

NEUMATICOS: tres (3) juegos al año marca IBF sello rojo.

Neumático de lluvia de fabricación nacional.

TIRADAS EN EL BANCO DE PRUEBAS: serán (3) tiradas FRANCAS Y LIMPIAS, de la cual se obtiene un promedio

Motores: Multimarca 150cc 4 tiempos. (De origen chino varillero refrigerado a aire de cinco (5) marchas sin balanceador).

Estándar, como vienen de fábrica. PROHIBIDO CUALQUIER COMPONENTE DE ORIGEN JAPONÉS, EXCEPTO CARBURADOR QUE TIENE SU PROPIA ESPECIFICACIÓN.

Escape: Libre; Obligatorio el uso de una sordina en la parte final del mismo, Sin partes móviles en su interior.

CATEGORÍAS (A,B,C) ESTÁN REGLAMENTADAS POR SU POTENCIA MÁXIMA DE 13.50CV y PROMOCIONAL 11.50 CV (sin tolerancia), CORTE DE ENCENDIDO A UN MÁXIMO DE 11.500RPM. “EXCEDIDO CUALQUIERA DE ESTOS DOS PARÁMETROS ESTE QUEDARÁ EXCLUIDO DE LA COMPETENCIA SIN NECESIDAD DE MÁS SUPERVISIÓN.

(EL BANCO DETERMINA). En caso de que el motor original como viene de fábrica y/o como se encuentre armado supere los parámetros mencionados, se lo deberá readecuar a los fines de que se respeten los mismos. Para lo cual se podrá usar una Brida entre el carburador y el tubo de admisión de chapa de no más de 3mm de espesor, cilíndrica y recta (sin VENTURI) con una junta de cada lado del orificio, las cuales el diámetro del agujero sea mayor al de la brida, Los agujeros de sujeción de la misma deberán tener como máximo 6.25mm

La supervisión técnica conserva el derecho de controlar motores y elementos que determine necesario, y tendrá un motor de muestra para su comparación si fuere necesario.

Disposiciones: la interpretación del presente reglamento, debe hacerse en forma restrictiva, es decir que solo se permiten las modificaciones y especificaciones que constan en el presente reglamento o autorizadas por escrito por la comisión, previa solicitud escrita esta en tiempo y forma del interesado. Ningún elemento o parte del motor podrá cumplir una función distinta a la especificada prevista por el fabricante. Todos los elementos del motor no especificados en el presente reglamento técnico deben ser originales de fábrica o reemplazo comercial. En casos de reclamos o verificaciones la supervisión utilizará para su cometido un elemento patrón de las piezas, partes originales del motor de muestra. Toda consulta respecto a la interpretación y aplicación de este reglamento técnico, deberá hacerse por escrito en tiempo y forma.

Esta supervisión se reserva el derecho de aprobar o no todo aquello que no esté especificado en el mismo, y se aceptará la determinación. El solo hecho de participar en las competencias implica por parte de los pilotos, mecánicos, participantes y concurrentes, el total conocimiento y aceptación de las condiciones y especificaciones del presente reglamento.

ACLARACIONES: Se entiende por similar a toda pieza de diferente fabricante, (fabricada en serie y comercial) con las características de la original. (No de competición). Se entiende por opcional: a optar por tener o quitar un elemento, pieza, parte y/o el uso de la misma.

Se entiende por libre: La libertad del trabajo o cambio, pero el elemento debe estar. Se prohíbe el uso de titanio y fibra de carbono con excepción en rodamientos.

MOTOR: 150cc. 4 tiempos, refrigerado por aire, caja de 5 (cinco) velocidades

Art.1 - :CARTER: Original del motor con formas y dimensiones externas e internas originales. No se pueden alterar las posiciones y medidas originales de los espárragos y/o tornillos. Se deben mantener las medidas originales de los rodamientos. Libre su marca, y características.-

Art.2-: CILINDRO: Original del motor o su reemplazo del mercado de reposición, diámetro estándar 62 mm . Se puede rectificar (de forma centrada) hasta un máximo de + 2,00 mm. (dos), quedando el diámetro a 64,00 mm máximo. Prohibido su encamisado y el uso de camisa cromada. Altura mínima 68,60 mm, máxima 69,10 mm, +/- 0,10 mm. Largo total de la camisa 98 mm (+/- 2%)

Art.3-: TAPA DE CILINDRO: Original del motor. O de mercado de reposición para la marca del motor. En su forma y sus dimensiones. 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. Altura mínima original: 80,80mm. -0,20 mm en su parte exterior. El apoyo de la balancinera debe mantener la planicie del plano superior de la tapa. Diámetro de conductos, lado colector y a partir de los 6 mm hacia adentro: Adm. 29,50 mm + 0,20mm. Escp. 28,70mm + 0,20mm. Diametro maximo de casquillos: Adm. 25,20 mm + 0,10



Escp. 20,90 mm + 0,10 mm. Prohibido tocar conducto por debajo de los casquillos.
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.+/- 0,40mm. De chapa 4,35mm.+/- 0,20mm.

ART. Nº 4: ARBOL DE LEVAS: Original del modelo. O de mercado de reposición para dicho motor, Puesta a punto original. (Con unaalzada de: (7,10 mm.) “Que se medirá con el elementos oficial de la categoría, soporte y comparador, plantilla” dicha medición se hará sin luz de válvulas. (Comparado con muestra). (Ver plano final. Nº1.)

ART. Nº 5: GUIAS DE VALVULAS: Originales o de mercado de reposición. Respetando material y medidas originales.-

ART. Nº 6: VÁLVULAS: Originales o del mercado de reposición, “Marcas libre” respetando medidas originales, Prohibido mecanizar en general la válvula (NO DE COMPETICIÓN) “El diámetro máximo de las válvulas es el que equipa a modelos de motor correspondiente. Diámetros: Admisión: 30.00mm. o 29.00mm . Escape:25.00mm. o 24.00mm.+/- 0,10mm . Vástago Diámetro: 5,45 mm .+/- 0,10 mm, Largo valvula: Admisión: 92.00mm + 0,25mm , Escape: 91.50 + 0,25 mm

ART. Nº 7: VARILLA DE VALVULAS: originales o de mercado de reposición conservando las medidas y características originales. “Largo; 141,30mm +/- 0,20mm.

ART. Nº 8: ASIENTO DE VÁLVULAS: Libre en su ángulo y espesor, “diámetro original”.

Interior original sin tocar aluminio.

ART. Nº 9: RESORTES DE VÁLVULAS: Deben tener sus medidas y cantidades originales (o sea, 2 por válvulas). Originales o de mercado de reposición. (NO DE COMPETICIÓN). Posición original.

Cantidad de espiras: ocho (8), Diámetro espira exterior: 3.50 mm +/- 0,10 mm, Diámetro espira interior: 2.60 mm +/- 0,10mm. Deberá tener su arandela de apoyo en su posición y medida original.

ART. Nº 10: PLATILLO DE VÁLVULAS: Originales o de mercado de reposición., respetando sus medidas originales.-

ART. Nº 11: RELACIÓN DE COMPRESIÓN: Máximo 10.0 a 1. Será controlada con aceite hidráulico SAE 17 (Rojo). “en el momento en que se determine hacer la revisión, esté el motor frío o caliente”.

ART. Nº 12: BALANCINES: Originales o de mercado de reposición. Manteniendo su ángulo, radio y demás medidas originales. Orificio centrador de balancinera medida máxima 8.70mm, **orificios laterales 8,20mm +0,05mm máx. Prohibido bulones torneados que faciliten el desplazamiento de la misma.**

ART. Nº 13: CIGUEÑAL: Tipo y formas originales o de mercado de reposición. **Anclaje de piñón primario con estría o chaveta.** Carrera y peso original. Prohibido su mecanizado, rebajado y/o en función de balanceado.- Recorrido 49,30 mm. + 0.50mm. Peso mínimo 3980 Grs.

ART. Nº 14: BIELA: Original o de mercado de reposición. Manteniendo su longitud original entre centro para cada modelo de 103.50 mm

ART. Nº 15: PISTÓN: En tipo y forma ORIGINAL DEL MOTOR, o de reposición del mercado. (MARCA LIBRE) “para motores Asiáticos”, Posición original. Prohibido cualquier clase de rellenado, mecanizado o alivianado. - Diámetro 62,00 mm. **(Ver Plano ilustrativo Final Nº 2.) Diferentes opciones de acuerdo a las distintas marcas:(Ref) especificadas al final.**

ART. Nº 16: PERNO DE PISTÓN: Original o de mercado de reposición. Prohibido su desplazamiento, mecanizado y/o alivianado. Diámetro 15mm.

ART. Nº 17: AROS: Tipo original “marca libre” Cantidad 3 (tres) aros. Todos los aros deben estar en funcionamiento (activos). - 1º ranura 1,20 mm. 2º ranura 1,20 mm y 3 ranura 2,50 mm.

ART. Nº 18: FILTRO DE AIRE: Marca BMB código (MAA-012.002) RECTO BOCA DESPLAZADA (B/D) DIAM 39MM ALT 150 CON RESTORTE

ART. Nº 19: TUBO DE ADMISIÓN: Original o de mercado de reposición., respetando las medidas originales. Diámetro interior máximo 29.2mm, deberá tener orificio en 1 (uno) de los tornillos para precinto. Se podrá agujerear el mismo para la colocación de un pico en función de la bomba de vacío.

ART. Nº 20: EMBRAGUE: Original y/o de mercado de reposición, prohibido cualquier tipo de modificación, de cinco o seis discos de 4,5 y 6 expansores, se permite cargar los resortes de 4 expansores con arandela.

ART. Nº 21: ESCAPE: Será de libre construcción. No deberá exceder los límites naturales del vehículo, la altura no podrá superar la del volante de conducción. No se permite el escape cuya salida esté orientada hacia el piso. El sistema de escape deberá estar perfectamente fijado al chasis y no ofrecer posibilidades de desprendimiento.

ART. Nº 22: CARBURADOR: Original del modelo o se puede reemplazar por un carburador de origen Chino o Taiwanés con tecnología Japón. Manteniendo su forma, medidas y cortina original. (Prohibido mecanizado y/o pulido del mismo). Chicler original, calibración del mismo y aguja libres, con o sin bomba de pique siempre y cuando respete lo antes nombrado. Diámetro máximo 28mm., Venturi de aire medida máxima 1.3mm (medidas con zonda 130), (IMAGEN A). Entre la cortina y tapa del carburador no puede haber nada más que lo original del mismo (resorte). Prohibido: carburador japonés. **Es obligatorio sacar el cebador y todo su funcionamiento, también se deberá tapar el orificio por donde pasa el eje del mismo.**

ART. Nº 23: CAJA DE CAMBIOS: Todos los engranajes deben ser originales o de mercado de reposición, para motores Asiáticos, (exceptuando Japón) respetando su relación original en cantidad de dientes. (Prohibido rebaje de engranajes en su diámetro y/o espesor.)

Eje piñón: 1er.Eng(36d) 2do (28d-29d) 3er (25d-26d) 4to (24d) 5to (32d)
Eje primario: 1er (13d-14d) 2do (20d) 3er (23d) 4to (25d) 5to (17d)

ART. Nº 24: ENCENDIDO: Volante original. y/o de mercado de reposición, para motores Asiáticos, "Excepto Japonés" manteniendo sus medidas y peso original. Peso mínimo 2000 Grs (con engranaje), prohibido su mecanizado, debe estar en su posición original en el cigüeñal con chaveta original. Estator original en su bobinado y cantidad de bobinas. Captor original o de mercado de reposición debe estar en su posición original.

CDI original o similar de uso comercial siempre y cuando respete su avance original.

MARCA: PIETCARD. NÚMERO: 2281 Más 2109/2152 / 2145/2168/2136.

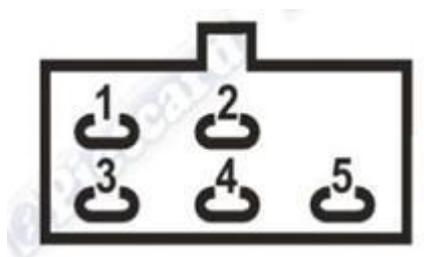
El CDI debe ser Precintado en la técnica por el Comisario Técnico antes de la clasificación

Captor: de 150 a 160

Bobina de alimentación: de 270 a 470

Será obligatorio tener ficha original de los 5 cables del encendido respetando el siguiente orden de los mismos.

- 1_ Negro con rojo: Bobina de alimentación
- 2_ Verde: Masa
- 3_ Azul con blanco: Sensor
- 4_ Blanco o Rosa: Cte Alterna
- 5_ Amarillo: Cte Alterna



*Aclaración: El CDI debe ser adquirido por el piloto teniendo en cuenta las especificaciones establecidas en este artículo.

ART. Nº 25: BUJIA: Rosca original. Marca y Grado térmico libre.-

ART. Nº 26: SISTEMA DE ARRANQUE: Original. En funcionamiento. Debe funcionar sobre el banco (Obligatorio únicamente 1 botón de arranque). De lo contrario la Técnica tiene la facultad de asistir al piloto para ponerlo en marcha.

ART. Nº 27: BOMBA DE NAFTA: Del tipo Mecánica, de accionamiento únicamente mecánico.- **Se autoriza la utilización de bomba de vacío para las categorías 150cc., permitiendo realizar el respectivo pico en el múltiple de admisión con el ÚNICO fin del funcionamiento de la misma.**

ART. Nº 28: BATERIA: Deberán ser estas las denominadas de GEL. Deberán estar perfectamente fijadas en zona de chasis o motor, se prohíbe su desconexión o conexión en todo momento.

ART. Nº 29: ALTERNADOR: De uso optativo. Se aclara, de manera excluyente, que el motor debe arrancar con un pulsador.

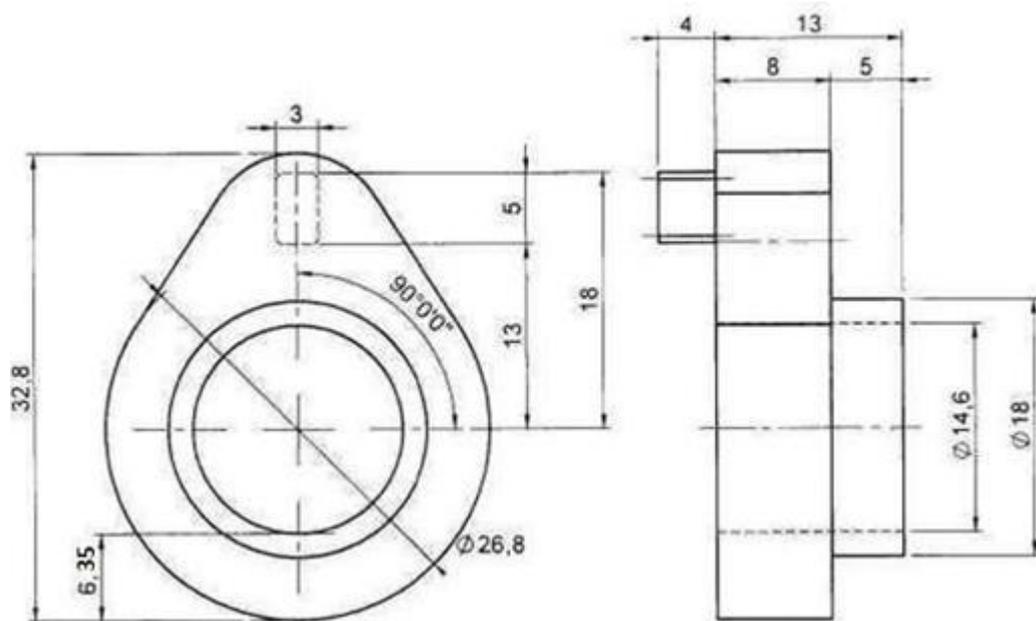
ART. Nº 30: RODAMIENTOS - RETENES: Medidas Originales o de mercado de reposición. "características y marcas libre"

ART. Nº 31: TRANSMISIÓN: Primaria: Todos los engranajes deberán ser originales manteniendo el número de dientes, corona embrague 73 dientes, Piñón 18 dientes, diámetro exterior y ancho original.

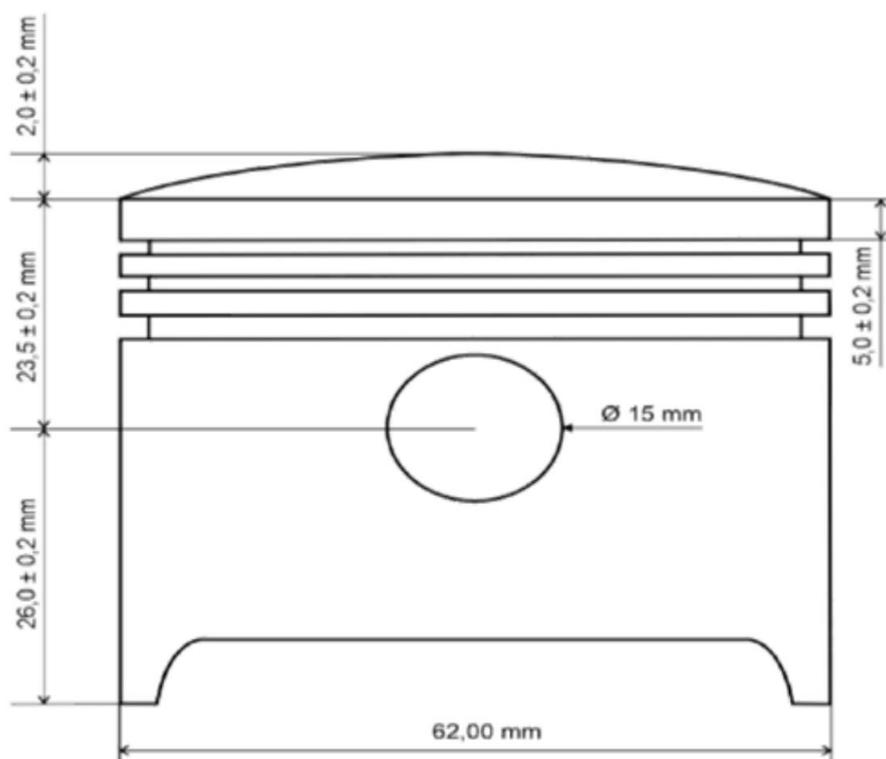
ART. Nº 32: Corona mínimo 22 dientes. Piñón máximo 18 dientes, paso de cadena permitido 428

PLANO ARBOL DE LEVAS HOMOLOGADO

(PLANTILLA COMPARATIVA)



PLANO PISTON
Croquis del Pistón – 150CC Guerrero Ø 62,00mm



Distintas opciones de dimensiones de los pistones de mercado de reposición. Especificadas por columna.

Referencia (1): Altura del cóncavo de la cabeza.

Referencia (2): Altura del centro del perno a la cabeza.

Referencia (3): Altura “ “ “ “ al final de pollera.

Referencia (4): Altura de parte superior de 1° ranura de aro a la cabeza.

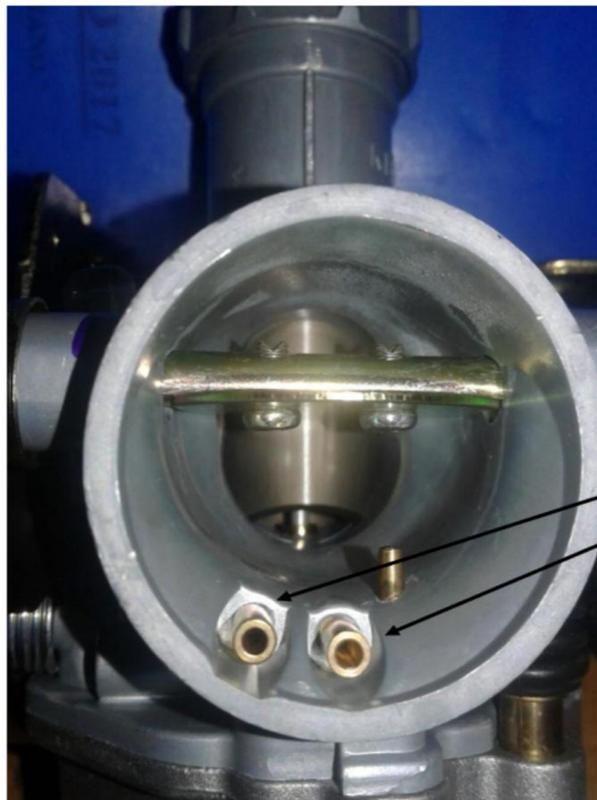
Referencia (5): Altura de la cabeza al final de pollera.

Ref. (1)	1,80mm.	2,45mm.	2,10mm.	2,20mm.	1,90mm.
Ref. (2)	24,00mm.	23,50mm.	23,70mm.	23,30mm.	23,70mm.
Ref. (3)	26,00mm.	25,80mm.	28,80mm.	26,00mm.	29,00mm.
Ref. (4)	4,90mm.	5,10mm.	4,90mm.	5,50mm.	5,10mm.
Ref. (5)	50,00mm.	49,30mm.	52,50mm.	49,90mm.	52,70mm.

CARACTERISTICAS DE HOMOLOGACION CADENA PASO 428

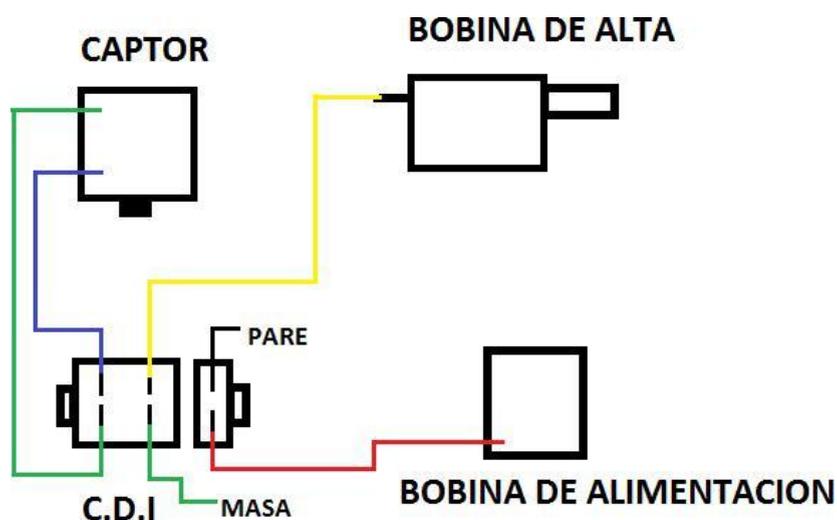
Distancia entre ejes de los pines	12,70mm.
Diámetro del diente	8,51mm.
Ancho entre placas interiores	7,75mm.
Longitud del pin	16,70mm.
Diámetro del pin	4,45mm
Diámetro externo de eslabón	11,80mm.
Espesor de la placa	1,60mm.

PLANO ARTICULO N°22 CARBURADOR (IMAGEN A)



VENTURI DE AIRE

DIAGRAMA INSTALACIÓN ELECTRICA



NOTAS IMPORTANTES:

-CUALQUIER ALTERACIÓN DEL COMBUSTIBLE COMPROBADA CON EL DETECTOMETRO DE LA CATEGORÍA SIGNIFICARÁ EXCLUSIÓN DE LA COMPETENCIA Y PASE A PENALIDADES.

A TODAS LAS CATEGORÍAS 150 SE LES EXIGE TENER PERFORADO LA CABEZA DE UNO DE LOS BULONES DE LA TAPA DE VALVULA, BULÓN DE SUJETACION, TUBO DE ADMISIÓN, ESPÁRRAGO SUJETACION DE CARBURADOR PARA SU CORRECTO PRECINTADO.

PARA TODAS LAS CATEGORÍAS ESTÁ TERMINANTEMENTE PROHIBIDO EL USO DE FUNDAS TÉRMICAS PARA LAS GOMAS EN COMPETENCIA ANTES DE SALIR A CADA PRUEBA.

REINCIDENCIA EN VALORES DE BANQUEADAS: AQUEL PILOTO QUE EN EL BANCO SUPERE 0,5 CV DE LO ESTIPULADO POR REGLAMENTO DURANTE LA FECHA SERÁ POSIBLE DE SANCIÓN DE DOS APERCIBIMIENTOS EN EL CASO DE SER REINCIDENTE SUMA TRES APERCIBIMIENTOS EN CONSECUENCIA UNA FECHA DE SUSPENSIÓN.

El departamento técnico tendrá la facultad de retener en el momento que crea necesario los neumáticos de las distintas categorías para un correcto control.

LA COMISIÓN TÉCNICA SE RESERVA EL DERECHO DE CUALQUIER MODIFICACIÓN NECESARIA QUE HAGA A LA PRESTACIÓN DEL VEHÍCULO.-
“DEPARTAMENTO TÉCNICA A.K.A.C.”