

REGLAMENTO TECNICO

Categoría: “Karting del centro 150 cc cuatro tiempos MENORES”

ART. Nº 1: CATEGORIA: Los Karting serán agrupados en una clase denominada “KARTING DEL CENTRO 150 CC. CUATRO TIEMPOS” MENORES.-

ART. Nº 2: VIGENCIA: El presente Reglamento tendrá vigencia a partir del 1º de Enero del 2016 pudiendo ser prorrogado y/o modificado a exclusivo criterio de la Federación Regional de Automovilismo Deportivo Nº 3 zona Centro de la Provincia de Buenos Aires, para dar mayor paridad mecánica, seguridad y abaratar costos de preparación.-

ART. Nº 3: DISPOSICIONES GENERALES:

a) La interpretación del presente Reglamento, debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que solo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado.-

b) Ningún elemento podrá cumplir una función distinta de las específicamente previstas por el fabricante del vehículo en caso de ser un elemento original, o de la función prevista por el presente Reglamento en caso de ser un elemento no original del vehículo declarado. Se permiten intercambiar piezas de distintos modelos siempre que cumplan la misma función.-

c) Todos los elementos del vehículo no especificados en este Reglamento Técnico, deberán ser originales de fábrica. En caso de reclamaciones o verificaciones, la Comisión Técnica de esta Federación Regional, utilizara para su cometido como elemento patrón para su control LAS PIEZAS ORIGINALES DE FABRICA.-

d) A los señores preparadores, corredores, mecánicos y concurrentes, toda consulta respecto a la interpretación y aplicación de este Reglamento Técnico, deberá hacerse por escrito ante el Comité Ejecutivo de esta Federación Regional, quien se reserva el derecho de aprobar o no todo aquello que no este especificado en el mismo, y se estará conforme a lo que ésta dictamine.-

e) 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.-

f) Se prohíbe el uso de titanio y fibra de carbono con excepción en rodamientos.

g) Aclaraciones:

- Se entiende por similar: A toda pieza de diferente fabricante, con las características de la original.
- Se entiende por opcional: A optar por tener o quitar una pieza.

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

ART. N° 4: MOTORES: 150 cc. 4 tiempos, únicamente refrigerado por aire, caja de 5 (cinco) velocidades con embrague manual. CUALQUIER MARCA DE CARACTERISTICAS SIMILARES.

Importante: Los motores son 150 cc varilleros.

ART. N° 5: 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 debe mantener las medidas originales de los rodamientos. Marca libre.-

ART. N° 6: CILINDRO: Original del motor o su reemplazo del mercado de reposición. Se puede rectificar hasta un máximo de 64.10 mm. Prohibido el uso de camisa cromada. Deberá poseer junta en la base del cilindro de espesor y material libre ,se prohíbe encamisar .los tornillos del cilindro al block será de 6mm con sus respectivas guías original de tapa y guías centradoras de cilindros.-

ART. N° 7: TAPA DE CILINDRO: Original del motor 125cc en su forma y sus dimensiones. Altura libre. Conductos de admisión y escape se permite pulir, Junta de tapa de cilindro obligatoria espesor libre, material libre. Se permite encasquillar, respetando una altura máxima de 8,7mm y un diámetro interior para la admisión de 24,90 mm y 20,20 mm para el escape, respetando el ángulo de asiento de válvula original, forma interior libre, no se permite otro trabajo en la tapa que no sea mencionado anteriormente.
Se permite poner esparrago en la valancinera y suplementar la valancinera no mas de 0,5mm.

ART. N° 8: ARBOL DE LEVAS: Original del modelo. Alzadas máxima de admisión y escape 6,97 mm. Medidas en el platillo, sin luz de válvula, se permite corrector de árbol de levas.-

ART. N° 9: GUIAS DE VALVULAS: Originales o de mercado de reposición. Respetando sus medidas originales , siendo el largo total de la misma de 44mm como minimo.-

ART. N° 10: VALVULAS: Originales o del mercado de reposición. Prohibido cualquier clase de mecanizado. Respetando las siguientes medidas: Admisión: diámetro cabeza 29,90 mm + 0,1 mm. Vástago 5,50 mm.. Escape: diámetro cabeza 24,90 mm + 0,1 mm. Vástago 5,50 mm ,forma de hongo libre.

ART. N° 11: ASIENTO DE VALVULAS: libre.-

ART. N° 12: RESORTES DE VALVULAS: Deben tener sus medidas y cantidades originales (2 por válvulas), dureza libre ,Originales o de mercado de reposición.-

ART. N° 13: PLATILLO DE VALVULAS: Originales o de mercado de reposición., respetando sus medidas originales.-

ART. N° 14: VARILLAS DE VALVULAS: Originales o de mercado de reposición.-

ART. N° 15: RELACION DE COMPRESION: Se cubicará con el motor armado en punto muerto superior, debiendo entrar como mínimo 20 cc de aceite hidráulico E.P. 20 hasta la parte superior de la rosca de la bujía.-

ART. N° 16: BALANCINES: Originales o de mercado de reposición. Manteniendo su ángulo, radio y demás medidas originales.-

ART. N° 17: CIGUEÑAL: Tipo y formas originales o de mercado de reposición. Carrera 49,80 mm. Peso mínimo 4 Kg. Prohibido su mecanizado, rebajado o balanceado , con su chaveta original.-

ART. N° 18: BIELA: Original o de mercado de reposición. Manteniendo su longitud original entre centro para cada modelo , siendo su medida 105.5mm de largo ,15 mm perno de pistón y 30 de muñon

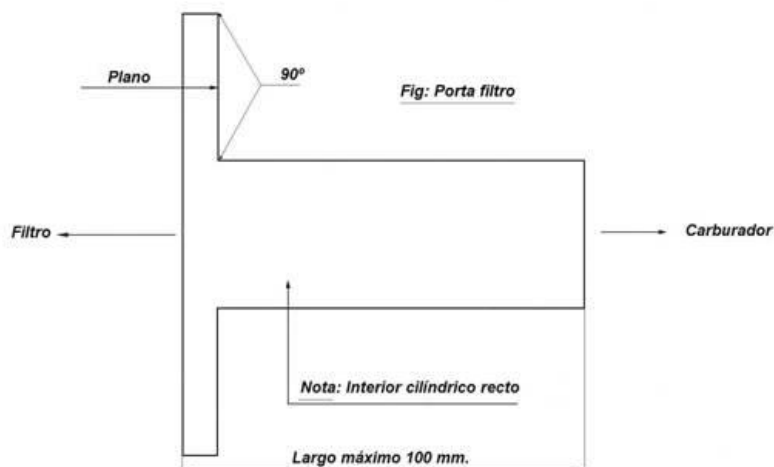
ART. N° 19: PISTON: Original del motor de NX 150 Y RX 150 en formas y medidas, de cualquier marca u origen. Posición original. Prohibido cualquier clase de rellenado, mecanizado o alivianado.- Medida de la cabeza al alojamiento del perno de 18 mm. + 0,3 mm como máximo, se permite cabeza redonda con chanfles de costado , se permiten retocar la cavidad de las válvulas ,de un diámetro no mas de 32mm de admisión ,no mas de 27 mm de escape.

Se permite rectificar la cabeza del pistón en forma plana para dar altura y compresión y retocar la cavidad para que no peguen las válvulas respetando la forma origen

ART. N° 20: PERNO DE PISTON: Original o de mercado de reposición. Prohibido su desplazamiento. Diámetro 15 mm.-

ART. N° 21: AROS: Tipo original - Cantidad 3 (tres) aros. Todos los aros deben estar en funcionamiento (activos).- Medida mínima del espesor de los aros: 1º y 2º aro 1 mm c/u. – 3º aro 2,30 mm.-

ART. N° 22: FILTRO DE AIRE: Libre en su forma. Prohibido cualquier clase de sistema de forzador u orientador de aire en su interior. Prohibido el uso de venturi o cono dentro de él. Debe terminar en canto vivo a la entrada del carburador. Ver figura-.



ART. Nº 23: TUBO DE ADMISION: Original o de mercado de reposición., se permite de aluminio respetando las medidas originales.

ART. Nº 24: EMBRAGUE: Original y/o de mercado de reposición, prohibido cualquier tipo de modificación. Resortes libres, cantidad de disco 5. Engranaje primario 73 – 18.-

ART. Nº 25: VOLANTE MOTOR: Original y/o de mercado de reposición, peso mínimo completo 2 Kg, con su chaveta en lugar de origen.-

ART. Nº 26: ESCAPE: Será de libre construcción. No deberá exceder los límites naturales del vehículo, la altura no podrá superar la del CENTRO volante de conducción. No se permite el escape cuya salida este orientada hacia el piso. Deberá existir una protección o separación adecuada a los efectos de impedir todo contacto entre el sistema de escape y el piloto en posición normal de manejo. El sistema de escape deberá estar perfectamente fijado al chasis y no ofrecer posibilidades de desprendimiento. No se permite terminarlo en forma de sacabocados, si no con una arandela de 40 mm. ES OBLIGATORIO EL USO DE TURBO SILENCIADOR CON 92 DECIBELES COMO MAXIMO. Es obligatorio el uso de silenciador en los boxes. Quien no lo hiciera deberá abonar una multa de \$ 300,00 la que será duplicada en caso de reincidir.-

ART. Nº 27: CARBURADOR: Original del modelo o se puede reemplazar por un carburador de origen Chino o Taiwanés. Manteniendo su forma original en su interior y exterior. Se permite eliminar el sistema de cebador como así también la bomba de pique, en este caso se debe tapar el inyector de la misma. Gliceurs y aguja de cortina libres. Cortina hasta 22 mm de diámetro. Largo 39,90 mm y 35,90 mm. Garganta 26,90 mm + 0,2 mm de diámetro, será obligatorio el uso de una brida colocada entre el tubo de admisión y el carburador de 22 mm como

máximo de diámetro interior por 5 mm ± 0.2 mm de espesor, canto vivo y concéntrico a la garganta del carburador, con un agujero para su precintado.-

ART. N° 28: CAJA DE CAMBIOS: Todos los engranajes deben ser originales o de mercado de reposición., respetando su relación original en cantidad de dientes, prohibido su rebaje tanto en su diámetro como en su espesor.-

ART. N° 29: ENCENDIDO: Totalmente original o de reposición 8 bobinas , alternador en funcionamiento con carga mínima de 13,5.-

CDI : modelo TIPO ORIGINAL MARCA “CATI MOTO” se sortean el día de la carrera . LOS PROVEE LA CATEGORIA.

ART. N° 30: CAPTOR: Original o de mercado de reposición. Debe estar en su fijación original.-

ART. N° 31: BUJIA: Libre, rosca 12 mm largo de rosca con arandela original 18 mm.-

ART. N° 32: SISTEMA DE ARRANQUE: Original se permite eliminar eje y engranaje de patada , burro de arranque en funcionamiento ,la instalación de arranque tiene que estar separada a la instalación del encendido.-

ART. N° 33: BOMBA DE NAFTA: De tipo Mecánica, se permite perita de goma .

ART. N° 34: BATERIA: Deberán ser estas las denominadas de GEL. Deberán estar perfectamente fijadas en zona de chasis o motor.- PROBIDO USAR DE ACIDO.

ART. N° 35: RODAMIENTOS - RETENES: Originales y/o de mercado de reposición.-

ART. N° 36: TRANSMISION PRIMARIA: Todos los engranajes deberán ser originales manteniendo el número de dientes, diámetro exterior y ancho original.

Engranajes de caja

1° 36 x 13
2° 32 x 17
3° 29 x 20
4° 26 x 23
5° 25 x 24

Engranajes de caja

1° 36 x 13
2° 32 x 17

3°	28 x 20
4°	26 x 23
5°	25 x 24

ART. N° 37: TRANSMISION SECUNDARIA: A cadena con eje rígido. Todo Karting deberá tener en la zona donde va montada la cadena de transmisión un cubrecadena protector de no menos de (60) sesenta milímetros de ancho por el largo que da entre el piñón del motor y la corona de transmisión montada sobre el eje.-

ART. N° 38: COMBUSTIBLE: Se utilizara nafta de uso comercial de surtidor, apta para vehículos terrestres, habitualmente comercializadas por las denominadas Estaciones de Servicio, sin ningún tipo de aditivo, quedando a criterio del Comisario Técnico, cuando él lo requiera, colocar combustible de la técnica para la clasificación, serie y/o final.-

ART. N° 39: PRECINTOS: Todo motor deberá tener una perforación en el tornillo de la tapa de válvulas, otro en el tornillo de la brida y otro en la tuerca del carburador de 1,5 mm c/u.-

ART. N° 40: CHASIS: Libre de fabricación Nacional con eje rigido sin suspensiones de ningún tipo .-

- Frenos: libres, se permite el freno delantero.
- Trompa, babero y pontones: Uso obligatorio, homologado de plástico flexible o plástico inyectado, prohibido utilizar chapa. La Trompa deberá estar montada por uno o dos ganchos reglamentarios Obligatoriamente deberá tener pontones, trompa y defensa trasera o paragolpes, que cubra por lo menos la mitad de la rueda trasera.

Es obligatorio usar cable de freno mayor a 4 milímetros para sujetar paragolpe trasero.

No podrá estar fija. Si durante la competencia pierde uno de estos elementos no será motivo de exclusión, pero debe dar el peso mínimo estipulado sin el. Debiendo reparar para la siguiente prueba. Prohibido utilizar chapa ni aluminio. Prohibido fijar los lastres en estos elementos de seguridad.-

. Deberá tener un caño que una los dos largueros del chasis en la parte trasera montado en los bulones de la defensa, diámetro del mismo 16 mm. Deberá ser de una altura no mayor a los $\frac{3}{4}$ de la altura de la goma inflada normalmente y de un ancho no mayor a la medida externa de las llantas colocadas en su eje. Será de uso opcional, la utilización del nuevo paragolpes trasero envolvente de una sola pieza en material plástico, queda aclarado que en el mismo tendrá que colocar una placa 20x20 para la colocación del numero sin excepción .-

- Piso: Deberá ser de material rígido o aluminio y cubrirá desde la parte delantera hasta la butaca.-
- Butaca: Debe estar construida en fibra de vidrio de manera tal que el piloto quede impedido para desplazarse lateralmente y hacia adelante.-
- Dirección: Debe estar accionada por un volante, queda absolutamente prohibido todo comando flexible por cable o cadena, todas las uniones del sistema deberán estar con chavetas pasantes o tuercas autofrenantes.-
- Punta de ejes: Las mismas no podrán sobresalir del plano externo del labio de la llanta.-
- Pedales: La posición de los pedales no deben exceder el perímetro del chasis en el momento de ser accionados.-
- Llantas: Libres de fabricación Nacional.-
- Volante de conducción: Prohibido la utilización de volantes de madera, deberán estar forrados en cuero u material blando, preferentemente aquellos homologados para competición, pudiendo su tercio superior ser recto.-
- 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. Deberá ser de color transparente únicamente, a fin de que exteriormente se observe el combustible allí contenido.-
- Equipo matafuegos: Se sugiere tener en cada Box de cada participante, un equipo matafuegos en lugar seguro, visible y a mano, un matafuegos de Polvo Químico. Asimismo se le solicita a cada responsable de cada equipo, tener y tomar conocimiento elemental del manipuleo y uso del matafuego.-

ART. Nº 41: CAMBIO DE CHASIS: Se permite el cambio de chasis, previo justificativo ante el COMISARIO DEPORTIVO y TECNICO, quienes podrán autorizar el mismo, también se permite el cambio de sus partes. ESTA TERMINANTEMENETE PROHIBIDO UTILIZAR EN EL CAMBIO, EL CHASIS DE OTRO PILOTO INSCRIPTO EN LA MISMA CARRERA Y EN CUALQUIERA DE LAS CATEGORIAS PARTICIPANTES.

Este cambio de chasis durante una carrera implica el retraso en la largada a la última fila y la perdida de los puntos obtenidos hasta ese momento.-

ART. Nº 42: CAMBIO DE MOTOR: Se permitirá el cambio de motor por cualquier rotura comprobada y verificada por el Comisario Técnico. Este cambio de motor durante una carrera implica el retraso en la largada a la última fila y la perdida de los puntos obtenidos hasta ese momento. El motor roto debe cumplir con el reglamento técnico, sino determinará automáticamente la exclusión total de la

competencia. Se deberá solicitar la autorización al Comisario Técnico para el cambio.-

En caso de reparación, el corte de precinto, se debe realizar con la autorización del Comisario Técnico, sino determinará automáticamente la exclusión total de la competencia. Todo elemento reemplazado del motor será penalizada además el elemento descartado debe cumplir con el reglamento técnico.-

ART. Nº 43: NEUMATICOS: los mismos serán provisto x la asociación de pilotos de karting del centro bonaerense, debiendo usarlos en todas las salidas a pista de los pilotos ,incluidas las pruebas cronometradas sin excepciones.-

ART. Nº 44: VESTIMENTA DE LOS PILOTOS: El piloto deberá obligatoriamente utilizar un casco atado, un par de guantes que le cubran totalmente manos y muñecas, cuello protector y riñonera.

La vestimenta será homologada CIK-FIA, debiendo recubrir todo el cuerpo, piernas y brazos incluidos. No utilizar buzo antífama para automotor.-

El calzado debe recubrir los tobillos y ser resistente. Los cascos deberán estar encuadrados en las prescripciones de la FIA (Anexo Y, Cap. III Art. 1).

Se advierte sobre el hecho que ciertos materiales de cascos no deben estar pintados ni llevar adhesivo.

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. En tal caso el Comisario Deportivo, podrá aplicar apercibimientos y/o sanciones, y en caso de reincidencias, elevará a la Federación Regional de Automovilismo Deportivo Nº 3 zona Centro de la Provincia de Buenos Aires 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 en su persona como en su Karting.-

ART. Nº 45: IDENTIFICACION: Durante todas las competencias los vehículos participantes deberán llevar en los lugares establecidos en el presente artículo, el número identificador que le ha asignado a cada uno de los pilotos la FRAD Nº 3 Centro.

Todo Karting deberá estar identificado obligatoriamente con los números asignados por la FRAD Nº 3 Centro, colocando una placa de 20 x 20 cm. en la parte delantera sobre la columna de dirección y otra en el paragolpes trasero y ambos pontones y que sea perfectamente legible.

“CLASE 150 cc menores fondo NEGRO número AMARILLO
De 16 cm de alto por 4 cm de ancho.

Su fijación debe ser tal que no se suelte con las vibraciones del Karting durante la competencia. En todos los casos, si durante el transcurso de una competencia se

suelta alguna de las placas identificatorias, ello no será motivo de parar a reparar, sino que el piloto se hace responsable por cualquier inconveniente que surja en el planillaje, no teniendo derecho a ningún reclamo.

Se deberá inscribir en el Karting o casco protector, el nombre del Piloto y el grupo sanguíneo, con caracteres suficientemente legibles.

La FRAD N° 3 Centro se reserva el derecho de relacionar los números de competición con firmas comerciales (Capítulo XV del C.D.I. y el R.D.A.).-

ART. N° 46: PENALIZACION CON BRIDA: El piloto que supere por 10 puntos de diferencia con el segundo, será penalizado con una brida de 0.5 mm más chica, y en caso de 15 puntos de diferencia será penalizado con una brida de 1,00 mm más chica y en caso de más de 20 puntos será penalizado con una brida de 1.5 mm más chica.

ART. N° 47: EDADES MÍNIMAS DE LOS PILOTOS: de 13 años cumplido durante el transcurso del campeonato hasta 15 años

ART. N° 48: PESOS MÍNIMOS: En el orden de llegada con piloto y toda su vestimenta reglamentaria, el peso debe ser 150 Kg.- y la brida en el carburador debe ser de 22 mm de diámetro x 5mm de espesor para los que pesen 168 kilos sin lastre podrán ubicar con 18cm de aceite

El lastre se colocará fijo al chasis o a la butaca, en lugar bien visible y con un orificio para precintarlo, abulonado con tornillos de 8 mm. como mínimo de diámetro y arandelas planas de 4 mm. de espesor con un diámetro de 30 mm. como mínimo y tuercas autofrenantes. Se prohíbe colocar lastres con precintos. La falta de cumplimiento de este artículo determinará directamente la exclusión y podrá además ser penalizada.

NOTA: Todos los pesos serán controlados con la balanza de la FRAD 3 CENTRO sin excepción ni alternativa de reclamo por haber pesado en otra balanza.-

ART. N° 49: LICENCIAS MEDICO DEPORTIVAS: Todos los pilotos deberán tramitar sus respectivas Licencias Médico Deportivas, antes de la primera competencia que participen, en la sede de la Federación Regional de Automovilismo Deportivo N° 3 zona Centro de la Provincia de Buenos Aires, ubicada en la calle Dr. Empanza 2913 de la ciudad de Saladillo. La Licencia Médica Nacional será realizada de acuerdo a lo dispuesto por la CDA del ACA, se sugiere que las realicen ante la empresa UDEM S.R.L. sita en Alem 3243 de la ciudad de Saladillo.

Además, para los menores de 18 años, autorización de los padres ante Juez de Paz o Escribano Público, donde figure expresamente que se le permite participar en competencias automovilísticas y/o karting, como así también presentar fotocopia de la Partida de nacimiento del Piloto.-

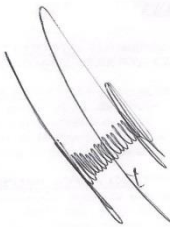
ART. N° 50: CIRCULACIÓN EN BOXES: Se prohíbe la circulación en boxes con el Karting en marcha. Para calentarlo se debe utilizar únicamente el lugar habilitado para ese fin. Las autoridades de la prueba podrán aplicar sanciones que van

desde la multa hasta la exclusión de la carrera de acuerdo a la gravedad de la falta.-

ART. N° 51: REVISIÓN TÉCNICA: Terminada la competencia los tres primeros puestos deberán pasar por el área técnica para su revisión, estando tanto el comisario técnico como el deportivo facultados para llamar a revisión técnica a cualquier karting que haya participado de la competencia. Si un competidor se negare a ser examinado por la técnica su conducta será considerada como antideportiva grave e informada al comité de penalidades para su sanción.-

NOTA IMPORTANTE: todo motor deberá tener un deposito de descarga de aceite y nafta.-

Saladillo, 1º de Enero de 2016



**CERBINO Jorge Horacio
Presidente
FRAD N° 3 Centro**

Anexo n°1

ART. N° 19: PISTON: Original del motor de NX 150 Y RX 150 en formas y medidas, de cualquier marca u origen. Posición original. Prohibido cualquier clase de rellenado, mecanizado o alivianado.- Medida de la cabeza al alojamiento del perno de 18,03 mm. como máximo y 17,00mm como mínimo, se permite cabeza redonda con chanfles de costado, se permiten retocar la cavidad de las válvulas, de un diámetro no más de 32mm de admisión, no más de 27 mm de escape.

Se permite rectificar la cabeza del pistón en forma plana para dar altura y compresión y retocar la cavidad para que no peguen las válvulas respetando la forma origen

ART. N° 36: TRANSMISION PRIMARIA: Todos los engranajes deberán ser originales manteniendo el número de dientes, diámetro exterior y ancho original.

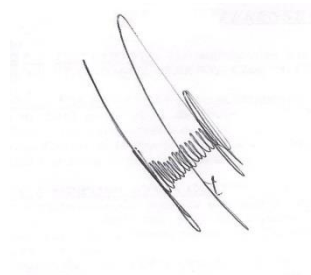
Engranajes de caja

- 1° 36 x 13
- 2° 32 x 17
- 3° 29 x 20
- 4° 26 x 23
- 5° 24 x 25

Engranajes de caja

- 1° 36 x 13
- 2° 32 x 17
- 3° 28 x 20
- 4° 26 x 23
- 5° 24 x 25

Saladillo, 31° de octubre de 2016



CERBINO Jorge Horacio
Presidente
FRAD N° 3 Centro