



FEDERACIÓN AUTOMOVILÍSTICA ENTRERRIANA

Personería jurídica N°3606

Rivadavia y Roca Tel.: 03446 – 423606 – Cel.: 03446 -15572426 Belgrano 221 – Tel. Fax.:
03446 – 425824 – Cel.: 15574786 (2820) Gualeguaychú – ENTRE RIOS

KARTING ASFALTO GUALEGUAYCHÚ

Personería jurídica N° 087

REGLAMENTO TECNICO 110CC. JUNIOR

**KARTING ASFALTO
GUALEGUAYCHÚ**

Vigencia desde el 1 de enero de 2023 a 31 de diciembre de 2023, pudiendo ser prorrogado y/o modificado a exclusivo criterio del KAG y de FAE para dar mayor paridad mecánica, seguridad y abaratar costos de preparación.

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

1.- **Peso:** 145kg. Peso mínimo, con piloto e indumentaria y potencia máxima en banco a rodillo de 7,5hp.-

2.- **Motores permitidos:** Los motores permitidos para competir son de marca: Guerrero, Gilera, Motomel, Mondial, Zanella, Radar, etc. Todos estándar, comercialmente denominados 110cc. de fabricación china, de 4 marchas.-

3.- **Cilindrada máxima: 116cc.**: Fórmula para cubicar los motores: Cilindrada: diámetro dividido 2 por sí mismo por carrera por 3.1416.-

4.- **Arranque eléctrico**: obligatorio en funcionamiento accionado por pulsador. El motor deberá arrancar en el banco a rodillos para su medición de potencia. Para el caso de que el motor no arranque en el banco a rodillo para medir su potencia, se permite al piloto y un ayudante, empujar el karting para que este arranque dentro del parque cerrado, mientras dure el banqueo de los restantes pilotos. Si no lo hiciere en ese tiempo, quedará descalificado de esa instancia.-

5.-**Filtro de aire Libre**: Se prohíbe todo tipo de sobre alimentación. Este mismo deberá cumplir con su respectiva tarea de filtrar el aire; su posición forma y tamaño queda a criterio del mecánico, bien sujeto y que respete los lineamientos tradicionales.-

6.- **Carburador**: Carburador original de cortina hasta 15 mm. Se prohíbe todo tipo de trabajo, deberá tener su correspondiente cebador, solo queda la posición de la aguja libre en la guillotina y chicleres. 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.-

7.- **Codo de admisión**: Original, de aluminio e interior rugoso como salió de fábrica, pudiendo ser de Motomel, Guerrero, Gilera, Radar etc.-

8.- **Tapa de cilindro**: estándar de cada motor, sin reformas artesanales, manteniendo todas las formas originales. No se permite el intercambio de tapas de cilindros en motores de diferentes recorridos. No se permite el cepillado. Altura total mínima de tapa 91mm., medida del apoyo del cilindro a la base de tapa de alza válvulas. El conducto de admisión será cubicado con aceite 2t, donde deberán entrar como máximo 21cc. al borde del mismo.

a.- La entrada de mezcla aire/nafta a tapa de cilindro (admisión), debe ser de superficie rugosa original de fábrica de cada motor, medidas estándar.-

b.- Guía de válvula: original en material, forma y medida. Se permite el cambio de la misma, siempre respetando que sea material, forma y medida igual a la original, de reposición comercial.-

c.- Válvulas: de tipo originales de fábrica de cada motor, a 45° (grados), de reposición comercial, sin reformas artesanales, y medidas:

I. Válvula de admisión 23mm.

II. Válvula de escape 20mm.

d.- Retén de válvulas: uno por cada válvula, original o de reposición comercial.-

e.- Resorte de Válvulas: 2 por cada válvula, originales en forma y medida, sin trabajo artesanal, de reposición comercial. Prohibido el uso de resorte de competición.

I. Espesor de resorte externo: 2.5 mm. (+/-) 0,05, con 7 (siete) espiras.

II. Espesor de resorte interno 1.9 mm. (+/-) 0.05.

III. Arandela de apoyo de resorte externo, espesor 0.8 mm.

f.- Platillo de válvula: altura total 8 mm.:

I. Apoyo de resorte interno 3 mm.

II. Apoyo de resorte externo 1.5 mm.

g.- Casquillo de asiento de válvulas medidas de interior:

I. Casquillo de admisión 18.90mm máximo, +/- 0.1mm de tolerancia.

II. Casquillo de escape 17.00mm máximo, +/- 0.1mm de tolerancia.

III. La salida de escape y de admisión debe ser de superficie rugosa original de fábrica para cada motor en uso. No se permite adulterar la misma con ácidos, granallado, arenado, etc.-

h.- **Leva**, original de cada motor, con alzada medida al camón:

I. Admisión máximo 5.70mm.

II. Escape máximo 5.50mm.

III. Circulo base: Medida menor del camón 21.03 +/- 0.10 SIN TOLERANCIA.

Alzada medida al platillo de válvula (esta será sin luz): Admisión y escape alzada máxima 6.00mm. SIN TOLERANCIA.

Además, la leva deberá entrar en la matriz (plantilla de leva) que al efecto ha homologado la categoría y que se encuentra disponible para los pilotos y mecánicos, a fin de que puedan hacer el control del elemento.

i.- **Balancines:** originales, en su remplazo de reposición comercial, similar en todas sus medidas. Prohibido todo trabajo artesanal. No se permite balancines a rodillo.

9.- **Cilindro:** debe ser de tipo estándar de fábrica en material y origen de cada motor en uso (chino) pudiendo ser de exterior aluminio o fundición de hierro.

I. Se prohíbe todo tipo de cepillado.

II. Altura total mínima, para motor de recorrido corto 69mm.

III. Altura total mínima, para motor de recorrido largo 78mm.

10.- **Pistón:** de forma original, de uso comercial, sin reformas artesanales. Altura mínima de perno a cabeza 12.40mm, perno de pistón de 13mm de diámetro externo. No se permite el alivianado del mismo. No se permite pistón de competición.

11.- **Aros:** de compresión 1mm de espesor +/- 0.10mm tolerancia. Todos los aros originales o de reposición de mercado. Todos los aros deben estar en funcionamiento, colocados y en medidas correspondientes.

12.- **Junta tapa de cilindro:** de espesor y material libre.

13.- **Relación de compresión:** relación de compresión máxima de 10 a 1. Forma de medición: Se colocará el pistón en punto muerto superior y se llenará la cámara con aceite 2T. El llenado del cilindro se contará hasta la parte superior de la rosca de bujía.

Al número (cm³) arrojado en la medición, se le descontará el llenado de la rosca de la bujía, que corresponde a 0.750 cm³. De tal resultado, se aplicará la fórmula para calcular la relación de compresión: Cilindrada del motor, más el resultado final de los cm³ que se han tomado de la cámara de combustión, todo ello, dividido tal resultado de la cámara de combustión.

14.- **Cigüeñal:** original, en todas sus dimensiones, de cada motor en uso, o su reemplazo de venta comercial.

I. Motor carrera larga: Guerrero y otras marcas: 55.5 mm.

II. Motor carrera corta: Motomel, Zanella, Gilera y otras marcas: 49.5 mm.

III. Motor carrera larga: Gilera 56 mm.

15.- **Distribución:** a cadena, original, prohibido todo tipo de trabajo artesanal a la misma. SE PERMITE CORREDERA (CORRECTOR DE PUESTA A PUNTO) EN ENGRANAJE DE LA LEVA.

16.- **Carter:** original en todas sus partes, sin reformas artesanales.

17.- **Caja de Velocidades:** Las cajas de velocidades serán estándar de serie de cada motor, únicamente de 4 Velocidades, rotativa, a saber:

Eje Primario: 1ra. 12 dientes / 2da. 17 dientes / 3ra. 21 dientes / 4ta. 24 dientes.

Árbol secundario: 1ra. 34 dientes / 2da. 29 dientes / 3ra. 26 dientes / 4ta. 23 dientes.

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

18.- **Embrague:** Original, de uso comercial, de serie, que corresponda a cada motor, sin reformas artesanales.

19.- **Encendido:** Original de cada motor en uso sin modificaciones artesanales.

20. - **Eje de patada de arranque:** Deberá estar colocado en el motor, con todas sus partes y en funcionamiento, solo se puede retirar la palanca de arranque externa.

21.- **Instalación eléctrica:** Deberá estar en funcionamiento, con pulsador de arranque 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 para el caso de baterías húmedas (con ácido) con descarga de líquido a la misma descarga de venteo donde descarga el venteo del carburador.

22.- **Escape:** de fabricación artesanal libre, o de mercado; deberá estar encuadrado dentro de las medidas del bastidor del chasis, y en su altura no podrá sobrepasar la altura del volante. Deberá contar en su salida con un silenciador (resonador) de no menos de 10cm.

23.- **Alimentación:** Opción 1: Bomba de combustible mecánica accionada por leva, la cual deberá estar sujeta detrás del eje trasero y accionado por este mismo con las medidas mínimas de seguridad. Deberá tener su debido retorno al tanque de combustible. Deberá además tener en forma obligatoria un mecanismo manual, ya sea accionado por cable colocado en el volante o palanca de cambio o bombín tipo perita para ser accionado por el piloto cuando el karting se encuentra detenido. Opción 2: Bomba por vacío, la cual deberá estar colocada detrás del piloto, conectada a la admisión -para lo que se permite agujerear el codo de admisión y colocar un pico para la manguera-, permitiéndose anular el retorno.

24.- **Refrigeración:** Se permite refrigerar el cilindro por intermedio de una manguera (plástica o goma) por dentro del pontón lateral, no pudiendo tener cortes, bordes o filos en su parte exterior y su parte superior del pontón.

25.- **Cambio de Partes:** En Motor: no se permite desarmar ni tocar ninguna de sus partes dentro de la carrera. Para el caso de ser necesario, se deberá concurrir al parque cerrado y consultar con el Comisario Técnico, quien, a criterio de éste, permitirá tal acción. Chasis: no se permite el cambio de chasis una vez iniciada la competencia. Toda reparación de motor y chasis quedan prohibidas pudiendo la C.D. evaluar cada caso. Los motores serán precintados por el equipo Técnico de la categoría, cualquier reparación que el piloto realizara deberá estar autorizado por la C.D. y/o comisario Técnico.

26.- **Frenos:** Mecánicos accionados a cable, debiendo estar colocado en eje trasero de forma obligatorio y pudiendo ser opcional en tren delantero (ya sea a disco o cinta), libres de reparación y reposición durante la competencia.

27.-**Chasis:** Puede ser de construcción artesanal o en serie, debiendo respetar los lineamientos tradicionales, como así medida entre ejes, que será de 1010mm a 1040mm, con +/- 10mm de tolerancia. Será medido desde el centro del eje trasero, al centro de la tuerca corrector de comba de la punta de eje delantera. Eje trasero: de hasta 30 Mm. exterior, homologado. Dimensiones: trocha trasera, ancho máximo 119 cm. Trocha delantera 105 cm. Ambas trochas se medirán con regla graduada “pasa, no pasa”, la que se encontrará disponible en el parque cerrado durante la competencia. Las mediciones se tomarán en llantas sin las gomas en sus bordes externos, las puntas de eje y eje trasero no podrán sobresalir de las llantas en sus bordes externos.

28.-**Relación de transmisión:** Libre, teniendo como máximo de piñón 17 dientes (permitidos 13 a 17 dientes), corona mínima 22 dientes (permitidas 22 a 27 dientes). Cadena, “paso 428”.

29.-**Combustible:** Se permite solamente el uso de combustible de venta comercial de surtidor. El Comisario Técnico podrá solicitar una muestra del mismo para evaluación en cualquier instancia de la competencia.

30.-**Tanque de combustible:** Deberá ser de material plástico y deberá estar anclado por debajo de la torre de dirección, con su correspondiente respiradero. Se podrá colocar una llave (tipo esférica, o de apertura progresiva) para el control de presión de combustible, la cual deberá estar colocada detrás de la butaca debidamente fijada, que el técnico podrá precintar en caso de considerarlo necesario para no variar la posición de la misma durante la competencia.

31.-**Lastre:** Deberá estar abulonado con tornillo de no menos de 8mm, perfectamente anclado.

32.-**Edades:** Desde los 10 a los 14 años. Menores con autorización de los padres por escrito y rubricado sin excepción; la C.D. evaluará cada caso en particular.

33.- **Neumático:** libre en compuesto, marca y calidad, siempre en su formato slip, de fabricación exclusivamente nacional. Se permite el uso de TRES (03) juegos de neumáticos al año, pudiendo optarse como intercambiar los mismos, siempre dentro de la misma marca. Se permite adicional un juego de neumáticos para lluvia, de fabricación nacional.

34.-**Defensas:** Se deben utilizar pontones laterales de plástico blando de alto impacto, de forma cuadradas con bordes redondeados, sin filos ni puntas, se debe colocar en forma obligatoria defensa trasera y un pontón delantero (trompa) homologados, como así también el babero que cubre la columna de dirección donde estarán los datos del piloto y motor en uso. Trompa: no puede estar rellena con ninguna clase de material, y debe estar anclada con sus ganchos originales no pudiendo tener precintos, cinta, alambre ni material alguno para reforzar las prendeduras originales de la trompa.

35.-**Verificación:** A cargo de la C.D. y el grupo técnico de la comisión directiva.

36.-**Números:** Serán del 1 al 999 otorgados por la C.D. por el año de duración del campeonato. El karting deberá tener cuatro números distribuidos: en la defensa trasera y babero delantero de tamaño 20 cm x 20 cm. y en ambos pontones laterales 10cm x 10 Cm., de fondo BLANCO y números NEGRO de 5cm x 5 cm bien visibles para facilitar la tarea de la parte fiscalizadora. Además, se deberá identificar al piloto con su casco, el cual deberá tener el nombre del mismo, y su grupo y factor sanguíneo.

37.-**Inscripciones obligatorias:** En el babero delantero tendrá que tener en forma clara y visible, como así en ambos laterales del babero: Nombre y apellido del piloto, grupo y factor sanguíneo. Opcional, en la trompa en la parte inferior el lugar que representa cada piloto (ciudad).

38.-**Indumentaria Deportiva:** El piloto deberá usar: buzo enterizo, casco, protector cervical, y guantes, en carácter obligatorio para pruebas libres y competencia.

39.-**Denuncias:** Deberán realizarse hasta 15 Minutos después de finalizada la competencia que corresponda, debiendo en el acto, abonar un importe de precintado y mano de obra del mecánico de la categoría para el desarme correspondiente, pudiendo este valor ser actualizado al día de la denuncia.

40.-**Nota:** El equipo técnico y C.D. no se responsabilizan por cualquier faltante de documentación de los motores que se usen en las competencias. Únicamente se limitará a tomar las medidas, corroborar que quede encuadrado dentro de lo requerido por este reglamento y precintarlo, siendo responsable del motor cada propietario. Toda mala interpretación del reglamento queda a criterio de la C.D. y el mecánico de la categoría pudiendo en asamblea ver cada caso y teniendo la autoridad para modificar, corregir y reglamentar. El Responsable Técnico de la categoría está autorizado a realizar toda modificación que sea necesaria al solo efecto de preservar la paridad en performance de las diferentes marcas comprendidas en este reglamento técnico, la que se evaluara en CD. Y se notificara debidamente a los interesados. De los puntos mencionados, quien no respete alguno de ellos enunciados en este reglamento, será pasible de la sanción, y quedará desclasificado sin obtener ningún punto logrado el día de la carrera, pudiendo según la gravedad de la falta, aplicarse accesoriamente la suspensión de ulteriores competencias. Cualquier punto no especificado en el presente queda a criterio del comisario técnico y a resolución del ente fiscalizador y organizador.

