



**Reglamento categoría SSK
2022**

Reglamento categoría SSK

1.0 Generalidades: La intención de esta categoría es darles a los pilotos la oportunidad de aprender destrezas de manejo y técnicas mecánicas. El objetivo es permitir al piloto correr kartismo a un bajo costo.

1.1 Compartir el kart: Se permite para los heats de Sprint 1 o 2 pilotos. Será obligatorio mención a ACEK cuál es el piloto titular para efectos de una división en el equipo. Ya que los puntos obtenidos serán propiedad del piloto titular.

1.2 Licencias: Es necesaria la licencia de ACCR.

1.3 Es requisito que, en las prácticas, los pilotos demuestran habilidad para controlar el kart y un manejo seguro para evitar accidentes. De manera contraria, deberá hacer más practicas hasta que esté listo(a) para las carreras.

1.4 ACEK se reserva el derecho a autorizar o no, un piloto a correr.

1.5 Carreras: El Campeonato de las Categorías SSK se correrán bajo el C.D.I, Reglamento General, Prescripciones y Particulares de ACEK.

1.6 Gasolina: Según Artículo 1.13 Reglamento Técnico de ACEK.

1.7 Tipo de Salida: De acuerdo al Reglamento particular.

1.8 Seguridad: Ver artículo 3.9 de generalidades del reglamento técnico.

1.9 Números: Ver artículo “**PANELES PARA NUMERACIONES**” de generalidades del reglamento técnico

2.0 Reglamento Técnico

2.1 **Chasis:** Homologado por CIK/FIA. Tipo 103mm – 105mm (Wheel base). Sin frenos delanteros.

2.2 **Aros:** Ver artículo “AROS “en ARTICULO 1 ESPECIFICACIONES DE CHASSIS

2.3 **Llantas para seco y lluvia:** Ver artículo 1.4 de generalidades del reglamento técnico.

2.4 **Vía Trasera:** Ver punto 1.1 de Generalidades del reglamento técnico.

2.5 **Encarenado:** Según Artículo 1.4 del Reglamento Técnico de ACEK.

2.6 **Peso y Edad:** De 13 años y adelante con un peso mínimo de 426 libras.

Los pesos serán tomados incluyendo el peso del kart y el piloto, incluyendo uniforme e implementos de seguridad según se establece en los reglamentos de ACEK.

2.7 **Cubre Cadenas:** Ver artículo 1.5 de “Especificaciones de chasis” en el reglamento general de ACEK.

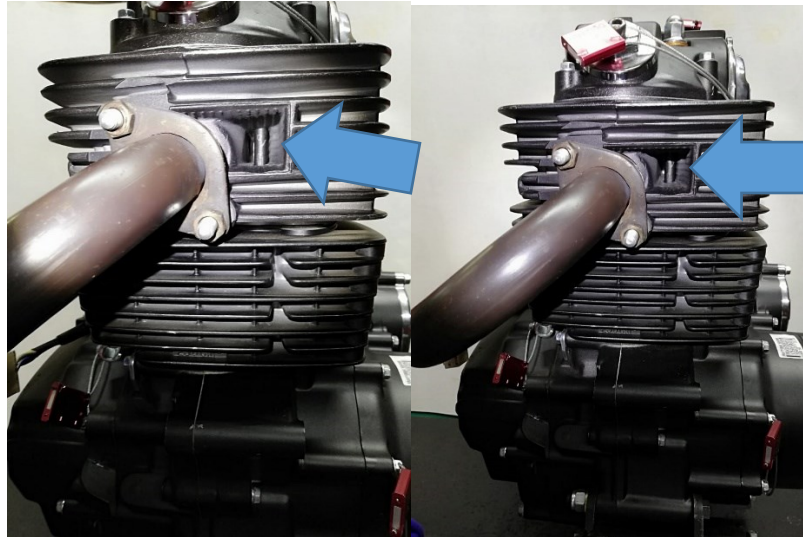
2.8 **Recuperadores:** Es obligatorio el uso de uno o dos depósitos para recoger el exceso de gasolina y rebalse de aceite.

2.9 **Gasolina:** Según Artículo 1.13 del Reglamento Técnico de ACEK y los Reglamentos Particulares del evento.

2.10 **Upgrades:** Todo upgrade o actualización de piezas o repuestos para los motores de esta categoría deberá ser aprobados para su uso por un comité nombrado por la Junta Directiva de ACEK.

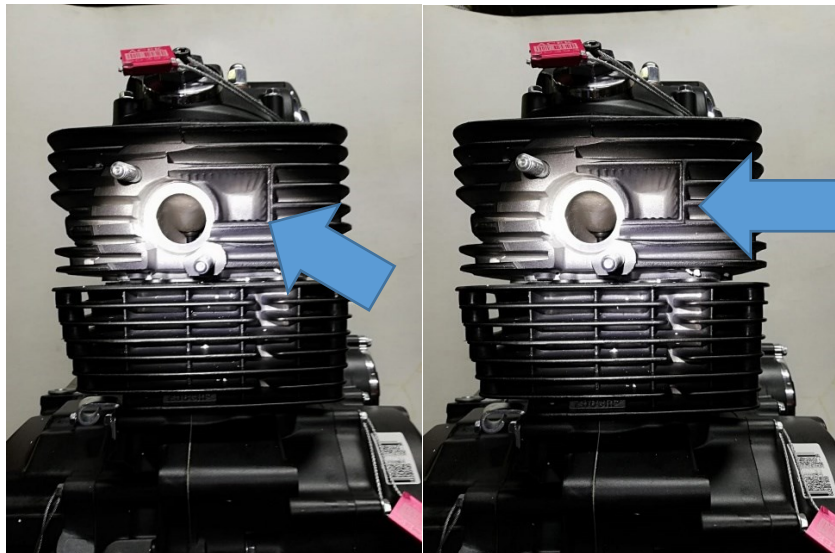
2.11 **Motores:** Los únicos motores que se pueden usar son marca Formula, modelo Super Sport de 4 tiempos, 250cc box stock, distribuidos únicamente por Repuestos Gigante.





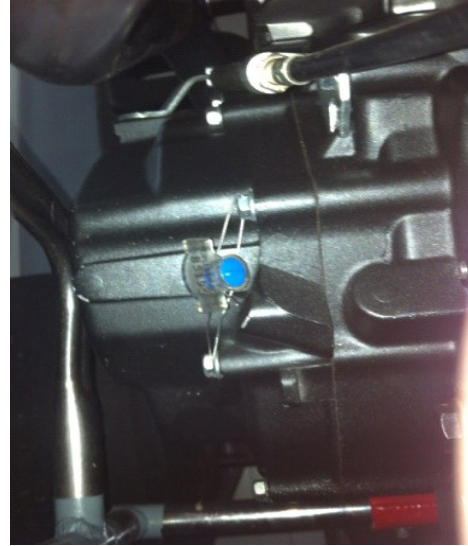
Fotos B:

Para las categorías SSK se permite a usar las dos versiones, fotos A y B ó sea fabricados hasta la fecha distribuidos por Repuestos Gigante.



Fotos A:

2.12 Sellado de los Motores: Únicamente el distribuidor de los motores es el autorizado para fiscalizar y sellar estos motores en todo momento a un costo bajo. Este sellado consta de 3, 4 o 5 sellos. Uno para el tapón trasero sobre el ajuste de válvulas que cubre también el manífull y la tapa del eje de levas; otro sobre el tapón de ajuste de válvulas delantero; otro sobre la tapa derecha del clutch y el último sobre la tapa que cubre el sistema eléctrico al lado izquierdo. (Ver fotos abajo)



Nota: En caso de rotura de cualquiera de los sellos del motor, El re-sello deberá hacerlo el técnico de Repuestos Gigante. Las piezas que cubran el sello roto deberán de ser remplazadas por nuevas y el dueño cubrirá tanto el precio de las partes, el costo de los sellos y la mano de obra del técnico.

2.13 Inclinación del motor:

El soporte del motor debe proporcionar la inclinación única reglamentaria del mismo. Esta inclinación se verifica de la siguiente manera:

Sección delantera: 250mm +/- 3mm de la parte superior del tubo principal del chasis a la aleta superior del motor (Ver foto No.10)



Sección trasera: 151mm +/- 3mm de la parte superior del tubo principal del chasis al centro del eje de salida de la caja de cambios (Ver foto No.11)



2.14 Piñones: Obligatorio el uso de un piñón 16 dientes paso 428 o media pulgada en el motor y un piñón del eje trasero de 21 dientes paso 428 o media pulgada. La relación final 1,3125. Únicamente se puede usar una cadena 428 o media pulgada.

2.15 Aceite: Homologado por ACEK obligatorio el volumen 1000cc mínimo. Esta revisión se realiza con el kart nivelado en pre grilla.

Se **permite** una perforación en la tapa del clutch para instalar un fitting y poder medir la presión del aceite. La tapa con el fitting se compra solamente en repuestos Gigante.

Es **prohibido** a usar el indicador de la presión de aceite durante los eventos oficiales. Está permitido cambiar el tapón de la medida del aceite por uno genérico.

2.16 Mecanismo para accionar el clutch: Libre el tipo de manilla, puede ser en el volante o en la palanca de cambios. El clutch debe ser accionado mediante cable.

2.17 Mecanismo para realizar los cambios de marcha: Libre el sistema que ubica la primera marcha adelante o hacia atrás. Todo el sistema debe ser mecánico, formado por palanca, varilla, ball joint y patilla de cambios del motor.

2.18 Bujía: Únicamente se puede usar la bujía marca NGK modelo **DPR7EA-9**. La rosca, la base de la arandela y el extremo de la rosca en su totalidad, deben estar original y sin modificaciones. Es obligatorio el uso de la arandela original que trae la bujía y solo una arandela es permitido.

2.19 Sistema eléctrico: Debe estar completo (batería, relay de arranque, botón o Switch de apagado y arranque, rectificador de voltaje y bobina). El cableado debe ser seguro, recubierto y con terminales en todos los extremos. No debe existir riesgo de corto circuito.

Es obligatorio que el sistema eléctrico del motor que genere corriente eléctrica para cargar la batería este operativo al 100%.

Para la verificación de dicha generación se realizará una inspección con un tester.

Está prohibido dentro o fuera del cableado eléctrico, cualquier componente adicional que altere o modifique la intensidad de la chispa, esto entre el plato de bobinas CDI y bobina de alta.

Cualquier método externo que permita deshabilitar el sistema de generación de corriente eléctrica del motor está prohibido.

2.20 Batería: Se permite usar baterías de 12V, libre de marca y tamaño, únicamente del tipo gel-sel o acido sellada. Debe estar bien

sujeta al chasis o al asiento mediante una canasta o base metálica. La batería no debe ser inferior a 6.5A.

2.21 CDI y Bobina: Con respecto a estas partes es obligatorio el uso de las partes #308-06 (CDI) y 308-05 (Bobina de Alta) que sule Repuestos Gigante.
(Ver Fotos 15, 16 y 17)



Para medir el ohmiaje de la bobina se toma en cuenta el cable y el conector de la bujía. El resultado total de la medición de estos 3 elementos no debe superar los 10 ohmios

2.22 Filtro de aire: Obligatorio el uso del filtro para ingreso del aire marca GREEN de 3"x 3" (Ver fotos 13 y 14)

Foto 13



Foto 14



Para condición de lluvia no es permitido cambiar el filtro de aire únicamente se permite cubrirlo del salpique.

2.23 Silenciador: Solo el que supe Repuestos Gigante. Este silenciador mide 420mm de largo y 100mm de diámetro externo. (Ver fotos 18, 19 y 20)

Foto 20



Foto 19



Foto 18



No se permite ninguna modificación excepto soldadura para repararlo. En caso de que el juez técnico no esté de acuerdo con el tipo de reparación el silenciador deberá ser substituido.
Un cable sujetando los 2 extremos es permitido.

2.24 Tubo de mufla: Obligatorio el uso del único tubo de escape de 1 ¼” de diámetro externo que fabrica muflas Guácima para Repuestos Gigante para la categoría. Está prohibida cualquier tipo de modificación.

El tubo de mufla delantero, así como la sección trasera están fabricados con una maquina dobladora de tubo común, la cual reduce el diámetro externo del tubo en la zona central de las curvas hasta un diámetro que va entre 1 1/8” y 1 3/16”. Estos rasgos (disminución de diámetro) tienen que estar presentes en las curvas del tubo de mufla.

La soldadura interna en el extremo que conecta con el motor puede ser gastada para rebajar el exceso de soldadura
(Ver Fotos 21, 22, 23, 24, 24B, 25, 25B, 26, 27 y 28)

Foto 21





Foto 22



Foto 23



Foto 24



Foto 25



Foto 26



Foto 27



Para medir el largo de la sección delantera del tubo se introduce una cinta métrica que enganche en el otro extremo. Esta medición debe dar un resultado de un mínimo de 66cm y un máximo de 69.5cm (VER FOTO 24B)



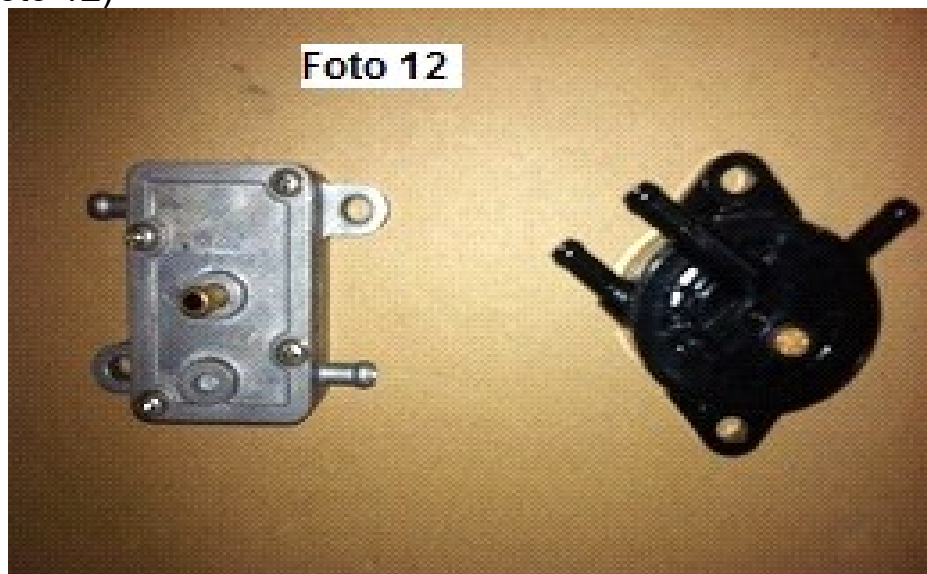
Para medir el largo de la sección trasera se introduce una cinta métrica que enganche en el otro extremo. Esta medición debe dar un

resultado de mínimo de 39cm a un máximo de 43 cm (ver foto 25B)



Ambas secciones del tubo de escape serán de revisión constante. En caso de que surja cualquier duda con respecto a la originalidad de las mismas ACEK los enviara al fabricante para su debida certificación.

2.25 Bombas para combustible: Únicamente estos dos modelos de marca Mikuni
(Ver foto 12)



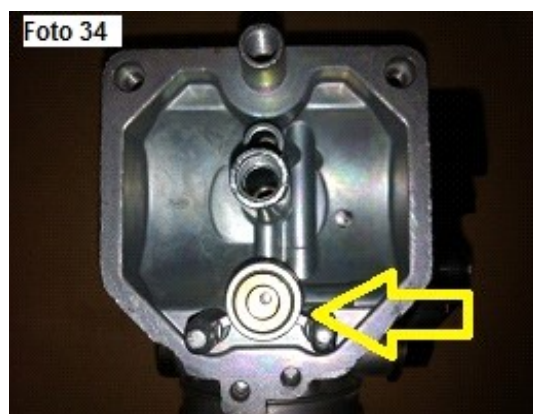
2.26 Carburador:

A- Marca: Sheng Wey Modelo PZ30
(Ver fotos 29, 30, 31, 32, 33)





2.27 Huecos en la carcasa del carburador:
 A- Hueco de la válvula de entrada:
0,076" GO / 0,081" NO-GO (Ver foto 34)



B- Hueco en el nido de la boquilla de baja:
0,042" GO / 0,044" NO-GO (Ver foto 34.1 y 34.2)



Foto 34.2

C- Hueco en el nido de la aguja de aire:
0,037" GO / 0,041" NO-GO (Ver Foto 35)

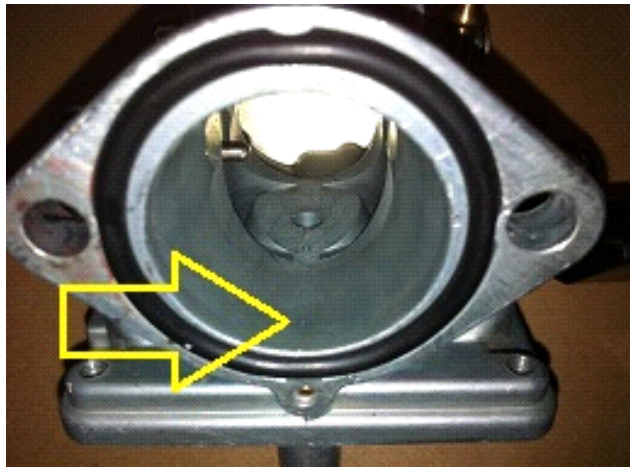


Foto 35

D- Huecos de los tubos de bronce ubicados al frente del carburador:
Izquierdo: **0,051" GO / 0,052" NO-GO**
Derecho: **0,027" GO / 0,028" NO-GO**
(Ver foto 36)

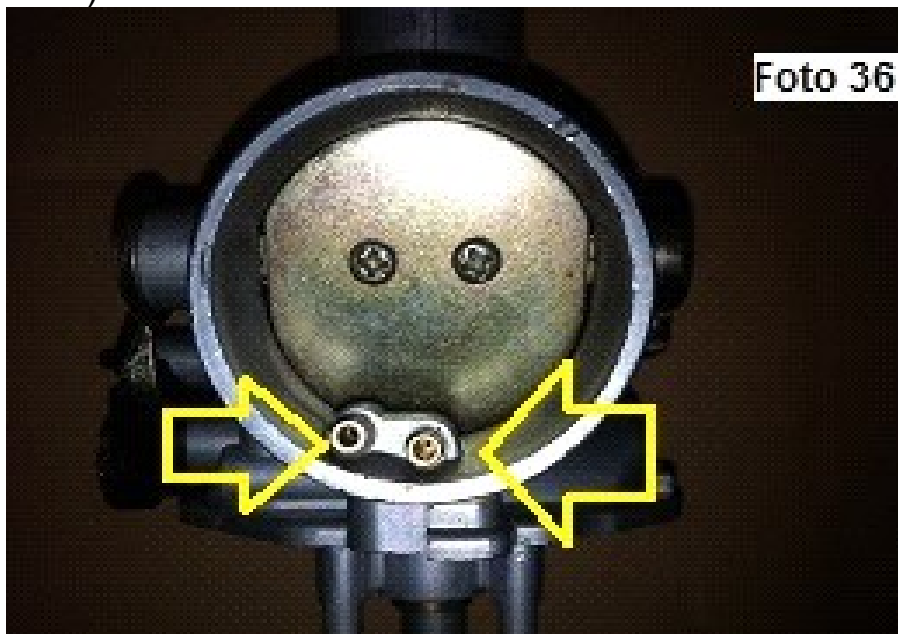


Foto 36

Izquierdo

derecho

E- Boquilla de baja:

K40A estampado (algunas no presentan este estampado). Hueco del centro **0,015" GO / 0,017" NO-GO**. (Ver Foto 37)

8 de los huecos laterales de la boquilla de baja deben medir **0.019"Go / 0.021" NO-GO** (Ver foto 37B)



4 de los huecos laterales de la boquilla de baja deben medir **0.027" Go / 0.030" NoGo** (ver foto 37c)



F- Atomizador: Hueco del centro **0,102" Go – 0,103" NO-GO**
Largo total del atomizador 10,94mm mínimo / 11,00mm máximo
(Ver Foto 37)

Emulsificador: Los 14 huecos laterales del emulsificador deben tener una medida de **0.021" Go / 0.028" No-Go**

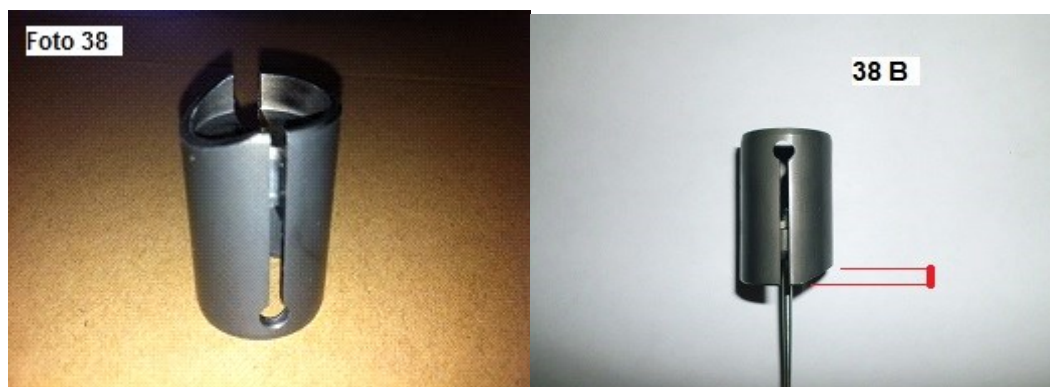
145KB estampado. Hueco del centro **0,110" GO / 0,114" NO-GO**
Largo del emulsificador **39,33mm** mínimo / **39,56mm** máximo
(Ver Foto 37)



Tanto el emulsificador, atomizador y boquilla de baja deben mantener su anodizado original. La aguja de mezcla (aguja de aire) es prohibido pulirla

G- Guillotina:

Anodizada, largo máximo 39,06mm y 38,92mm mínimo. Estampado 12C1. (Ver Foto 38)



La altura de este corte debe medir 0.142" no go y 0.133" go

(Ver foto 38B)

H- Aguja de carburador:

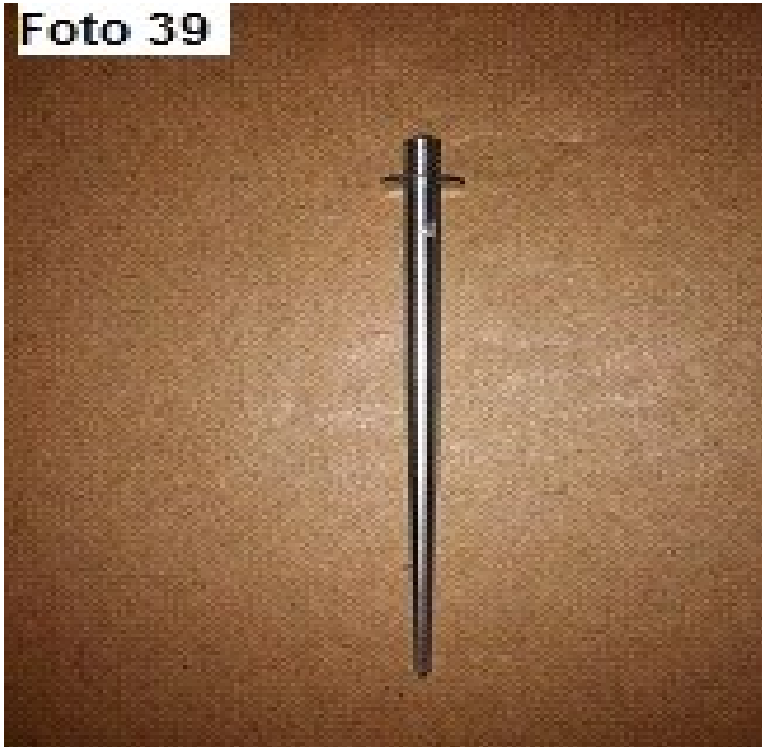
145A1 estampado.

Largo máximo **56,70mm** y mínimo **56,49mm**.

Es prohibido pulir, debe mantener el anodizado original

(Ver foto 39)

Foto 39



I- **Bollas y válvula de ingreso:** Únicamente las suplidas por

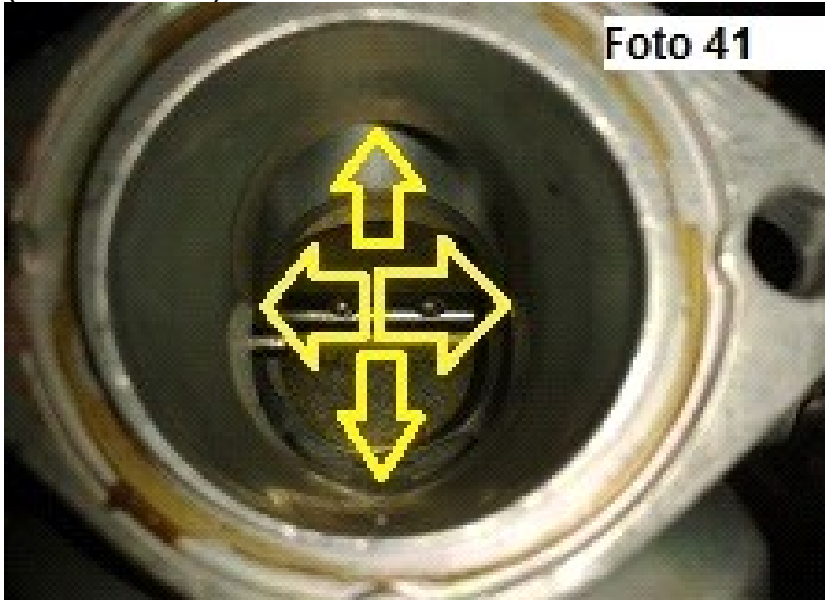
Repuestos Gigante

(Ver Foto 40)

Foto 40



J- Venturi: Las medidas del Venturi son las siguientes:
Horizontal: **21.95mm** Máximo
Vertical: **28,75mm** Máximo
(Ver Foto 41)



K-Boquilla de alta: #108 a #110.
Hueco del centro 0,041" Go, NO-GO #110. Hueco del centro 0,045"
NO-GO. Nota: el número estampado de la boquilla no es determinante.

2.28 **Conector de bujía y cable de bobina:** Únicamente está permitido el uso de estos dos tipos de conector de bujía. El cable de la bobina deberá ser de alambre común y no se permite el uso de ningún tipo de cable sofisticado. (Foto 42 y 43 (marca NGK))



2.29 **Fiting de pulso:** instalado únicamente en el manífull de aluminio con una medida del hueco de **0.120"** NO-GO.

2.30 En caso de desprendimiento total o parcial del sistema de escape, debe ingresar a pits a reparar la avería. Si termina la clasificación o hit en esa condición será descalificado. En clasificación, serán anulados los tiempos realizados con el escape desprendido. Entiéndase por desprendido (desconectado el silenciador del tubo, el tubo trasero del tubo delantero o el tubo delantero del motor)

2.31 ACEK se reserva el derecho de suplir carburador, CDI, bobina de alta, cable de bujía, conector de bujía a cualquier kart en cualquier momento del desarrollo de una carrera. Este equipo será de uso obligatorio y deberá ser entregado a los pilotos con 2 horas de anticipación para la carrera, heat o clasificación.

2.32 Se permite un empaque entre el cilindro y manífull (únicamente instalado por el Juez Técnico)

2.33 Se permite un empaque entre el manífull y el carburador con un grosor máximo de 0.90mm.

2.34 Piñón guía de cadena: Es obligatorio el uso del piñón guía de la cadena, éste debe ser de material magnético, paso 1/2 o #428 y no menos de 11 dientes, el mismo deberá hacer contacto con la cadena en su lado inferior elevándola levemente para proteger el carter. Este piñón debe ir montando en uno o dos roles de balines magnéticos y sujeto al motor.

2.35 Relación de la Caja de cambios: Para obtener esta relación se instala un disco de grados en el eje de salida de la caja. Se gira el motor 3 vueltas en dirección de gira normal y se observa el avance de grados en el disco que coincida con el cuadro (A) abajo aportado. De existir alguna duda, se procederá a desarmar el motor y para contar los dientes de los piñones.

Cuadro A:

Caja de cambios Super Sport Kart (SSK)			
Marcha	Eje Primario	Eje Secundario	Grados
1ra	11 dientes	32 dientes	110° hasta 112°
2da	15 dientes	28 dientes	172.5° hasta 174.5°
3ra	18 dientes	25 dientes	231.5° hasta 234.5°
4ta	20 dientes	23 dientes	280° hasta 282.5°
5ta	20 dientes	21 dientes	338.5° hasta 340°