

FEDERACION METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

CLUB REGIONAL DE KARTING

REGLAMENTO TÉCNICO

125cc. JUNIOR

CAMPEONATO 2017

ARTICULO I: DISPOSICIONES GENERALES

A: Es obligatorio a todos los pilotos, mecánicos y/o concurrentes el conocimiento del presente reglamento. No se podrá alegar desconocimiento del mismo.

B: Al participar de las competencias implica su total conformidad con lo expuesto en el presente reglamento.

C: Casos omitidos serán resueltos por federación metropolitana.

ARTICULO II:

A: En el presente reglamento solo se permite lo que está explícitamente autorizado.

B: La única interpretación considerada correcta es la de la comisión técnica.

C: No se permiten apelaciones basadas en consultas verbales

D: La comisión técnica se reserva el derecho de retirar y/o retener cualquier elemento del vehículo de los reglamentados (no libres) para ser analizado sin que medie denuncia alguna.

E: Homologaciones, la presentación de las Fichas puede ser requerida por los Oficiales en cualquier momento de la competencia, y en el caso donde ellas no se presenten, podrán excluir al Competidor. Con la venta de un equipo, el Fabricante debe entregar copia de la Ficha de Homologación -Habilitación correspondiente.

ARTICULO III: MOTORES: uno por evento. PARILLA MY10 LIMITADOS 14500 rpm

A: Totalmente original, solo se permitirá, trabajar con las juntas de base de cilindro siendo el espesor mínimo 0,1mm, se permite agregar juntas entre la base de la tapa de cilindro y la camisa de cilindro, deberá de la medida exterior de la camisa por interior mínimo 54mm +- 0.4mm.

B: El punto del encendido será libre.

C: Se permite sacar el carbón del conducto del escape y la cabeza del pistón sin que esto quite material del elemento propiamente construido.

D: Las juntas de admisión deberán ser de 5mm+-0.5mm y en el caso del carburador su orificio no deberá tener efecto de encausador de flujo. Se permite variar el espesor de las láminas, siendo siempre dos y de diseño similar a las originales.

El motor en general, y todas sus partes en particular, deben responder a las especificaciones de las Fichas de dimensiones con sus tolerancias respectivas

E: Se establece que como mínimo deberá tomar un vacío de 10 pulg.hg y resistir un mínimo de 5 pulg.hg. A efecto de comprobar que solo tome aire por el carburador.

F: CILINDRADA: Máximo 125cc.

ARTICULO IV: CARBURADOR Uno por evento, marca TILLOTSON original del motor de 20mm máx. de venturi según Ficha de Homologación y anexos. No se permite ninguna modificación a este elemento incluido los pasajes internos de combustible y conos de los tornillos de regulación. Bajo el régimen de sellado.

ARTICULO V: SILENCIADOR DE ADMISION Deberá ser homologado CNK-ACA el elemento filtrante en su interior es opcional. No se podrá utilizar aditivos que mejoren la permeabilidad o pasaje del aire del elemento filtrante

ARTICULO VI: TAPA DE CILINDRO

Original del motor para esta categoría (18cc de cámara) medido con aceite hidráulico YPF ATF D-III puro hasta el borde superior de la rosca de bujía. Se controlara su volumen y sus dimensiones en base a la ficha de Homologación. Las juntas entre tapa y cilindro, deberán tener como mínimo un diámetro interior de 54,00mm., y ser de planos paralelos.

No se permite modificar el largo de la rosca, cuyo cubicaje deberá ser 2,4 cm³.

ARTICULO VII: ESCAPE :Uno por evento

A:, Original del motor. No se permite trabajos de preparación. Largo del escape, 810 mm máximo, Bajo régimen de sellado

B: Colector de escape, Original del motor, no se permite ningún tipo de trabajo de preparación, solo su limpieza por formación de carbón, material acero rígido de 50mm de diámetro y 2mm de espesor o flexible manteniendo diámetro uniforme en toda su extensión.

C: Se permite la reparación de la cola de escape, manteniendo las formas y medidas originales

ARTICULO VIII: BUJÍA Marca NGK B9EGV o B10EGV, 14mm de diámetro largo de rosca original (18mm) con solo una arandela medida original Montada sobre la tapa de cilindros, no debe sobrepasar la superficie de la cámara de combustión de la misma.

ARTICULO IX : CIGUEÑAL

A: Original del motor eje de biela 20mm. Deberá responder a las dimensiones especificadas por el fabricante (ver ficha adjunta). No se permite cambiar su balanceo El eje de biela tendrá que ser macizo.

B: BIELA. Original del motor según ficha adjunta, no se permite trabajos en este elemento. Distancia entre centros: 102 mm.

ARTICULO X: CARTER: Solo se permite el agregado de material en caso de rotura. Deberá respetar las dimensiones especificadas por el fabricante.

ARTICULO XI: CAMISA Deberá ser original. Deberá respetar la ficha de dimensiones y diagrama según la ficha de Homologación. No se permite variar sus medidas

ARTICULO XII: CILINDRO

Deberá ser original. Deberá respetar la ficha de dimensiones y diagrama según la ficha de Homologación, No se permite variar sus medidas

ARTICULO XIII: PISTON.Original del motor, especificaciones y/o dimensiones El aro del pistón deberá ser de 2,2mm, no se permite sacar material

ARTICULO XIV: PERNO DE PISTON Original, no se permite el torneado interior para alivianado

ARTICULO XV: COLECTOR DE ADMISION

Original del motor no se permite su preparación o quitar o agregar material y no deberá conformar una sola pieza con la Flapera y la junta entre el carburador y dicho colector no podrá ser de más de 1,5mm y no podrá hacer trabajos de encausadores de flujo

ARTICULO XVI: FLAPERA

Sera original y no se permite el agregado de material, deberá mantener sus divisiones y sus flapers deberán ser dipetalos.

ARTICULO XVII: ENCENDIDO Uno por evento.Original del motor según ficha de homologación. No se permite ninguna modificación.

La caja electrónica podrá ser retirada para ser sorteada

ARTICULO XVIII: COMBUSTIBLE.La mezcla combustible podrá ser provista por la categoría. Deberán presentarse para reaprovisionamiento con el tanque y mangueras totalmente vacíos. Deberá ser nafta tipo comercial (para automóviles, adquirida en estaciones de servicio de red).

Se autoriza el comparador de combustible marca CICROSA.

ARTICULO XIX: NEUMATICOS

A: Monomarca **MG FZ** (AMARILLO) un juego por Carrera

B: Los entrenamientos oficiales ya sean libres, cronometrados o de ablande se deberán hacer con el set de La carrera anterior.

En las tandas de carburacion se podra optar por el set anterior o el de La Carrera en curso.

C: En caso de rotura, extravío o hurto (con denuncia policial) se podrá cambiar agregando **2kg** al peso mínimo reglamentario por cada neumático.

D: Los neumáticos serán provistos y sorteados por la categoría.

E: Gomas para lluvia, MG un juego por carrera.

F: En caso de rotura (comprobable en carrera) podrá reemplazar el neumático dañado por otro usado de un set anterior que tenga la cantidad de carreras reglamentarias cumplidas sin necesidad de cargar los **2 kg** al peso mínimo, con la debida inspección y autorización del técnico

G: no se permitirá el uso de neumáticos nuevos para los entrenamientos oficiales

H: un solo juego por fecha de entrenamiento, bajo régimen de sellado

I: los debutantes podrán sellar un set de neumáticos nuevos en la tanda no cronometrada y deben usarlo en la totalidad del mismo. De lo contrario se lo seguirá considerando nuevos

ARTICULO XX: CHASIS

A: uno por evento, homologado o habilitados por la CNK-ACA, sin modificaciones TROCHA trasera máximo 1400mm

B: En el caso de accidente u otra situación en donde se demuestre que el mismo no puede repararse, la Técnica permitirá el cambio y el piloto se ubicara último en la próxima grilla en la que participe en la misma fecha deportiva.

ARTICULO XXI: TRANSMISION Libre relación. Corona y cadena de libre origen Piñón Original del motor o similar, de 10 dientes.

ARTICULO XXII: PESO. 138 kg. Como mínimo, la suma de piloto mas el peso del kart y equipo completo tomado en línea de llegada

ARTICULO XXIII: TROMPA , PONTONES Y PARAGOLPES

De uso obligatorio, en caso de desprendimiento parcial o total de alguno de estos en carrera el piloto deberá detenerse para repararlo o reemplazarlo. El sistema de fijación de la trompa se deberá efectuar con ganchos de sujeción homologados sin ningún otro tipo de refuerzo. Es obligatorio el uso de paragolpe trasero plástico integral

ARTICULO XXIV : LASTRE Deberá estar sujeto en forma adecuada y segura

ARTICULO XXV: PRECINTADO

A: Al finalizar las pruebas de clasificación se procederá a precintar todos los elementos reglamentados que la técnica considere conveniente. incluso la tapa de cilindro, a tal efecto los kart deberán tener una de las tuercas adaptada para facilitar dicha tarea.

B: Los cambios de elementos precintados, sellados o marcados deberán ser autorizados por el técnico y el piloto se ubicara último en la próxima grilla en la que participe en la misma fecha deportiva.

ARTICULO XXVI: VERIFICACION TÉCNICA PREVIA

A: Una vez finalizada las clasificaciones cada piloto y/o concurrente deberá presentarse con su Kart a la mesa del departamento técnico a los efectos de verificar las condiciones del vehículo, precintar el motor, sellar las cubiertas y otros elementos a utilizar en la jornada.

Sin dicho trámite el Kart no estará habilitado para participar en las competencias. Siendo obligación de los pilotos y/o concurrentes verificar que se haya efectuado el sellado y precintado en su totalidad.

Se recuerda que los Kart una vez finalizada la clasificación se encuentran bajo el régimen de parque cerrado.

ARTÍCULO XXVII: PRESENTACIÓN DEL KART

Los karting deberán presentarse a la competencia únicamente con el número asignado por los organizadores y colocado en la parte superior del babero central, en ambos laterales y paragolpe de manera altamente visible y en **NEGRO FONDO BLANCO.**

ARTICULO XXVIII: INDUMENTARIAEs obligatorio el uso de casco del tipo integral, guantes, buzo de competición, protector costal y botas

ARTICULO XXIX: ADQUISICION DE DATOS.Este sistema con o sin memoria, puede permitirse con la lectura de las revoluciones del motor, indicaciones de temperatura, la velocidad de una rueda, un acelerómetro X/Y y tiempo de vuelta. no telemetría.