

FEDERACION METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

CLUB REGIONAL DE KARTING

REGLAMENTO TÉCNICO

125cc. SENIOR

CAMPEONATO 2017

ARTICULO I: DISPOSICIONES GENERALES

A: Es obligatorio 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 motor o 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 A 16500 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 ser 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 de combustible Bajo el régimen de sellado

ARTICULO V: SILENCIADOR DE ADMISION Deberá ser homologado CNK-ACA 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 A: cámara de combustión Trabajos interior libres (concentrico), se autoriza el uso de cámaras postizas

B: La cámara de compresión debe cubicar 18cc. medido con aceite Hidraulico YPF ATF D-III puro, hasta el borde superior de la rosca de bujía.

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.

C: Con la bujía apretada puede sobresalir fuera de la parte roscada solamente el electrodo de la misma. Si fuera necesario suplementar la bujía para tal fin, este suplemento debe quedar fijo a la tapa.

ARTICULO VII: BUJÍA Marca NGK B9 EGV o B10 EGB 14mm de diámetro largo de rosca original (18mm) con solo una arandela medida original

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

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

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

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

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

ARTICULO XIV: 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 XV: FLAPERA Sera original y no se permite el agregado de material, deberá mantener sus divisiones y sus flappers deberán se dipétalos.

ARTICULO XVI: ENCENDIDO uno por evento.Original del motor según ficha de homologación, sin modificación. La caja electrónica podrá ser retirada para ser sorteada

ARTICULO XVII. 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 XVIII: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.

ARTICULO XIX: RELACION DE TRANSMISION Libre, piñón de 10 dientes.

ARTICULO XX: ESCAPE A: Uno por evento, De libre diseño 510, Bajo régimen de sellado, no deberá exceder los límites naturales del vehículo.

B: Cola de escape: Original de la marca y modelo opcional en sus dos versiones.

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

D: Flex: está permitido trabajar con diferentes largos, puede ser de material acero rígido de 50mm de diámetro y 2mm de espesor o flexible manteniendo diámetro uniforme en toda su extensión.

ARTICULO XXI: CHASIS. A: UNO por evento homologado o habilitados por la CNK-CDA-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 XXII. NEUMATICOS.

A: Monomarca MG (roja) renovación cada 3 (tres) carreras En caso de rotura, extravío o hurto (con denuncia policial) se podrá cambiar agregando **2kg** al peso mínimo reglamentario por cada neumático

B: Los neumáticos serán provistos y sorteados por la categoría

C: No se permitira el uso de neumaticos nuevos para los entrenamientos oficiales (**Lease en ninguno**). 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

D: Un solo juego por fecha de entrenamiento, bajo régimen de sellado.

E: 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

F: En las tandas de carburación se podrá optar por el set de entrenamiento o el de la carrera en curso

G: Gomas para lluvia, MG solo un juego por carrera. bajo régimen de sellado

H: los recambios se realizaran en la primera, cuarta y séptima fecha. Los que debuten en otras fechas deberán cargar 5 kg extra al peso mínimo de la categoría (léase solo en la fecha debut).

Pudiendo recuperar el derecho a recambio en las siguientes fechas pre-establecidas.

ARTICULO XXIII PESO. A: 163kg. Como mínimo, la suma de piloto mas el peso del kart y equipo completo tomado en línea de llegada.

B: Se otorgara un hándicap de tres (3) kilos a pilotos mayores de 40 años.

C: Se otorgara un hándicap de tres (5) kilos a pilotos mayores de 50 años

ARTICULO XXIV: LASTRE.

A: se aplicara un lastre adicional al peso mínimo de 3 kg al primero y 2 kg al segundo por cada carrera, pudiendo descargar 2 kg por carrera llegando del 4º puesto para atrás.

B: debe interpretarse que el peso de lastre por resultados deportivos no podrá exceder de un máximo de 12 kg a lo largo del presente campeonato.

C: Los pilotos que debutaran a partir de la octava (8º) fecha deberán hacerlo con un lastre igual al karting de mayor peso (lastre deportivo) de la categoría y a partir de ese momento queda sujeto a las variaciones del inciso A

ARTICULO XXV: 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 XXVI: FLAPERA Sera original y no se permite el agregado de material, deberá mantener sus divisiones y sus flapers deberán se dipétalos.

ARTICULO XXVII. 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 tuerca de la tapa adaptada apara 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 XXVIII : 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.

ARTICULO XXIX: 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 color **AZUL FONDO BLANCO.**

ARTICULO XXX: INDUMENTARIA.

Es obligatorio el uso de casco del tipo integral, guantes, buzo de competición, protector costal y botas