



FEDERACION METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

CLUB REGIONAL DE KARTING

REGLAMENTO TÉCNICO PROMOCIONAL

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 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.

ARTÍCULO III MOTOR: uno por evento PARILLA MINI SWIFT 07 completamente original

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

La junta de base de cilindro deberá ser la original 0,40mm con una tolerancia de + - 0,05 mm.

B: Encendido uno por evento. El punto del encendido será máximo avance 3 mm.

C: Carburador original DellOrto PHBG 18 BS con sus cigleurs originales, 0,55 mm a 0,60mm de baja y 0,93 mm de alta sin tolerancia, solo se permite variar la altura de la aguja en cualquiera de sus cuatro posiciones originales.

D: La cámara de compresión debe cubicar **mínimo** 7.2 centímetros cúbicos medido con aceite hidraulico YPF ATF D-III puro, hasta el borde superior de la bujía

E: antes de la primera prueba oficial se podrá realizar un control de potencia (HP) con un BANCO INERCIAL A RODILLO DYNAMOMETER 110 DYNO

Se equilibrara la potencia de todos los participantes a través de aumento o disminución de la cámara de combustión por medio de arandelas, sin exceder la cubicación mínima reglamentaria.

La potencia y procedimientos para este control, figuran en ficha adjunta.

ARTICULO IV: ESCAPE Uno por evento, Original del motor.

No se permite trabajos de preparación. Bajo régimen de sellado

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

B: En caso de lluvia (debido a que no existe el accesorio protector) será libre.

ARTICULO VI: BUJIAS. 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 VII: 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 VIII: CORONA. Solo se permitirán la corona de 81 dientes, con piñón de 11 dientes, quedando prohibido el uso de otra relación.

ARTICULO IX: PESO. A: El peso minimo será de 113 Kg.

B: Se tomará éste peso en orden de llegada con el piloto y todos sus elementos (casco, guantes, etc.)

C: No se agregará al peso los elementos perdidos durante la competencia.

ARTICULO X: CHASIS. Con habilitación CNK- CDA- ACA vigente (nacional o importado).

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.

El eje trasero deberá ser de material magnético, hueco o macizo, de 30 mm de diámetro externo y un espesor no menor a 4mm a lo largo de todo el eje, trocha máxima será de 1200 mm.

ARTICULO XI: EMBRAGUE. Provisto y sorteado por la categoría.

ARTICULO XII: PRECINTADO

A: Al finalizar las pruebas de clasificación se procederá a precintar todos los elementos reglamentados que la técnica considere conveniente.

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

ARTICULO XIII: VERIFICACION TÉCNICA PREVIA

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 XIV: INDUMENTARIA.

Es obligatorio para todos los pilotos el uso de casco del tipo integral, guantes, protector costal y buzo de competición.

ARTICULO XV: PRESENTACIÓN DEL KART.

Los KART. Deberán tener incorporados los números de manera altamente legible en la parte superior del babero central, los laterales de ambos pontones y paragolpe trasero en color **blanco con fondo rojo.**

ARTÍCULO XVI: TROMPA, PONTONES y PARAGOLPES:

A: De uso obligatorio, en caso de desprendimiento parcial o total de alguno de estos elementos en carrera, el piloto deberá detenerse para repararlo o reemplazarlo.

B: El sistema de fijación de la trompa se deberá efectuar con ganchos de sujeción homologados sin ningún otro tipo de refuerzo.

C: Es obligatorio el uso de paragolpe trasero plástico integral

ARTICULO XVII: NEUMATICOS.

A: Monomarca MG (rojo) homologación CNK-CDA vigente, renovación cada 3 (tres) En caso de rotura, extravió 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 permitirá el uso de neumáticos nuevos en los entrenamientos oficiales (**léase 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.

ARTÍCULO 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.