

**FEDERACION REGIONAL DE
AUTOMOVILISMO DEPORTIVO DE LA
PROVINCIA DE CORDOBA**

**REGLAMENTOS
TECNICOS
CAMPEONATO
DE KARTING EN
ASFALTO
ZONA NORTE**

AÑO 2021

**REGLAMENTO TECNICO
CAMPEONATO DE KARTING EN ASFALTO ZONA NORTE 2021**

REGLAMENTO TÉCNICO GENERAL AÑO 2021

Idem Provincial Karting en Asfalto 2021

3.- NEUMÁTICOS

...

Para la Categoría PRE JUNIOR:

- a) Monomarca IBF (ex NA), “amarilla”, provisto por el organizador.
- b) **Uso obligatorio, DOS (2) competencias como mínimo cada juego.**

...

REGLAMENTO TÉCNICO ESPECIALES

Idem Provincial Karting en Asfalto 2021

PRE JUNIORS

MOTOR REFRIGERADO A AGUA

1. PESO MINIMO:

- a. Con piloto 140 kilogramos.
- b. Se tomará éste peso en orden de llegada con el piloto y todos sus elementos (casco, guantes, etc.).

2. FICHAS DE HOMOLOGACION Y FICHA DE DIMENSIONES:

- 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.

3. MOTORES:

- a. PARILLA MY 10 limitados a 14500 rpm Totalmente original, solo se permitirá, trabajar con las juntas de base de cilindro siendo el espesor mínimo 0,1 mm.
- b. 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 54 mm.
- 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. La junta entre el cilindro y el colector de escape deberá ser de 1,5 mm +- 0.5 mm. y deberá descubrir todo el pasaje del colector de escape.
- e. Las juntas de admisión deberán ser de 1,5 mm. +- 0.5 mm. y en el caso del carburador su orificio no deberá tener efecto de encausador de flujo.
- f. Se permite variar el espesor de las láminas, siendo siempre dos y de diseño similar a las originales bajo régimen de sellado, un precinto a una tuerca de tapa de cilindro al motor.

4. TAPA DE CILINDRO:

- a. Original del motor para esta categoría (18 cc de cámara)
- b. Se controlara su volumen y sus dimensiones en base a la ficha de Homologación
- c. Las juntas entre tapa y cilindro, deberán tener como mínimo un diámetro interior de 54,00 mm y ser de planos paralelos.
- d. No se permite modificar el largo de la rosca, cuyo cubicaje deberá ser 2,4 cm³.
- e. Queda prohibido colocar sensor de temperatura en el tapón de purga de la tapa de cilindros

5. CIGÜEÑAL:

- a. Original del motor eje de biela 20 mm.
- b. Deberá responder a las dimensiones especificadas por el fabricante (ver ficha adjunta). No se permite cambiar su balanceo.
- c. El eje de biela tendrá que ser macizo.
- d. Se permite el uso de rodamientos a rodillo, el cual debe ser del tipo SKF – BC1 – 1442 B.

6. BIELA:

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

7. CARTER:

- a. Original del motor. Debiendo corresponder en su totalidad, (ver en Regl.CNK).
- a. Solo se permite el agregado de material en caso de rotura.

8. CAMISA:

- a. Original del motor. Debiendo corresponder en su totalidad, (ver en Regl.CNK).
- b. Deberá respetar la ficha de dimensiones y diagrama según la ficha de Homologación.
- c. Los valores en grados de tolerancia de las permanencias de apertura de las distintas lumbreras, indicadas en el plano adjunto, se pueden incrementar en 1,5 grados.

9. CILINDRO:

- a. Original del motor. Debiendo corresponder en su totalidad, (ver en Regl.CNK).
- b. Base de cilindro: libre.

10. PISTON:

- a. Original del motor, especificaciones y/o dimensiones (ver en Regl.CNK).
- b. El aro del pistón deberá ser de 2 mm, no se permite sacar material

11. PERNO DE PISTON:

- a. Original, no se permite el torneado interior para alivianado

12. COLECTOR DE ADMISIÓN:

- a. 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 1,5 mm y no podrá hacer trabajos de encausadores de flujo.

13. FLAPERA:

- a. Será original, se permite cambiar el espesor de las láminas.

14. CARBURADOR:

- a. Un carburador marca TILLOTSON HW-16A (homologación CIK.FIA N* C/C/15 de 20 mm máx. de venturi según Ficha de Homologación y anexos, (ver en Regl.CNK).
- b. 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.

15. SILENCIADOR DE ADMISIÓN:

- b. Deberá ser homologado CNK-ACA con elemento filtrante en su interior.
- c. Sera monomarca.
- d. No se podrá utilizar aditivos que mejoren la permeabilidad o pasaje del aire del elemento filtrante. Para lluvia se utilizará el filtro habilitado Marca MVR, (ver en Regl.CNK).

16. BUJIAS:

- a. NGK B10 EGV, NGK B9 EGV, NGK BR10 EG o NGK BR9 EG.
- b. Montada sobre la tapa de cilindros, no debe sobrepasar la superficie de la cámara de combustión de la misma.
- c. Largo de 18 mm. Rosca 14 mm. Por 1,25 mm.
- d. Se prohíbe su torneado.

17. ENCENDIDO:

- a. Original del motor según ficha de homologación.
- b. No se permite ninguna modificación.

- c. Deberá estar precintado durante la totalidad del evento.
 - d. La caja electrónica podrá ser retirada para ser sorteada
 - e. Caja amarilla. Corte 14.500 RPM.
- 18. TRANSMISIÓN:**
- a. Corona y cadena de libre origen.
 - b. Transmisión: Piñón: 10; Corona: 69
- 17. PIÑÓN:**
- a. Libre sólo en la cantidad de dientes, no pudiendo cumplir otra función.
 - b. Se prohíbe el uso de cualquier balanceador armónico
- 18. COLA DE ESCAPE:**
- a. Original del motor
- 21. ESCAPE:**
- a. Largo del escape no mayor a 51 mm. entre conos.
 - b. Codo de escape: Original
- 22. FLEXIBLE DE ESCAPE:**
- a. Está permitido trabajar con diferentes largos, debe ser de material acero rígido de 10 cm de diámetro y 2 mm de espesor.
- 23. ADQUISICIÓN DE DATOS:**
- a. Este sistema con o sin memoria, marca "Mychron", puede permitirse únicamente para la lectura de las revoluciones del motor. No telemetría.

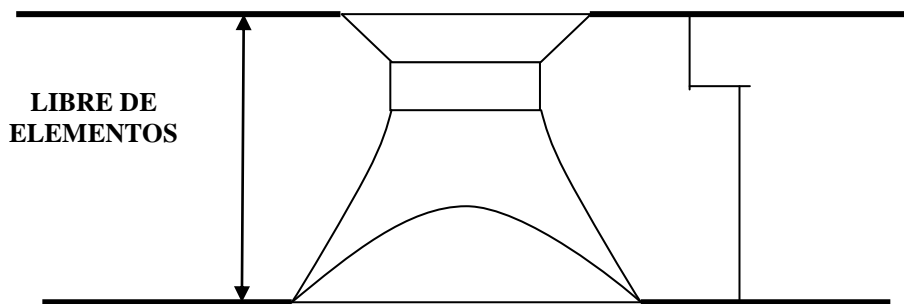
MOTOR REFRIGERADO A AIRE

- 1. MOTOR:**
- a. Motor a flapper o corte de pistón, monocilíndrico de serie, refrigerado por aire, sin caja de cambios. Homologado y/o Habilitado C.N.K. – A.C.A., conforme a las especificaciones del Reglamento Técnico General y del presente Reglamento Técnico Especial.
 - b. El motor deberá ser del tipo de "dos tiempos" sin compresor, ni ningún sistema de sobrealimentación.
- 2. CILINDRADA:**
- a. Cilindrada máxima 125 c.c.
- 3. CARTER:**
- a. Original en su exterior.
 - b. Libre interior, sin modificar ni alterar su funcionamiento.
- 4. CILINDRO:**
- a. Original del motor o sustituto de repuesto manteniendo sus dimensiones, formas y material.
 - b. No se permite ninguna alteración exterior.
 - c. Interior libre, conservando la cantidad de perforaciones originales.
 - d. Prohibida la refrigeración por agua.
- 5. FLAPPER:**
- a. Original del motor.
 - b. Material libre.
 - c. Flappera chica.
- 6. PISTÓN:**
- a. Libre.
 - b. Aros libre.
 - c. Cantidad libre.
- 7. CARBURADOR:**
- a. Un carburador marca Tillotson 360
 - b. Se prohíbe cualquier sistema de inyección.

- c. Se prohíbe cualquier sistema de pulverización, distinto del producido por el propio carburador.
- d. Se prohíbe cualquier tipo de sistema de turbo - compresión o de sobrealimentación.
- e. Se prohíbe cualquier tipo de sistema de "Power - Valve".

8. BRIDA:

- a. Será obligatorio el uso de una brida limitadora de un diámetro máximo de 18 mm. sin tolerancia y con un ancho máximo de 15 mm., de acuerdo al diseño aprobado por la C.N.K., provista por el organizador.
- b. Ningún elemento dispositivo y/o aparato fijo o móvil debe sobrepasar el plano teórico que siendo paralelo al plano de apoyo del carburador sea tangente a los vértices de las torretas internas de la brida.
- c. **Junta.** La junta entre el carburador y la brida debe ser plana y de un espesor máximo de 1,5 mm.
- d. El siguiente croquis indica dichos límites:



9. TUBO DE ADMISIÓN:

- a. Original del motor Standart.
- b. No se permite ninguna modificación.

10. FILTRO DE AIRE:

- a. Libre.

11. ENCENDIDO:

- a. Con rotor interno, no variable. Marcas "PVL", "MVR", "Motoplast" ó "Selectra".
- b. No se permite encendido con limitador de R.P.M.
- c. Queda expresamente prohibido:
 - I. Cualquier tipo de encendido variable (sistema de avance y retroceso progresivo).
 - II. Cualquier sistema de circuito electrónico con avance variable cuando el Kart está en movimiento.

12. TAPA DE CILINDRO:

- a. Original del motor.

13. CÁMARA DE COMBUSTIÓN:

- a. De libre preparación, permitiéndose el torneado de la cámara con radios concéntricos a la rosca de alojamiento de la bujía - La altura desde la bujía (colocada y apretada en la tapa) sin contar el electrodo hasta el asiento de la tapa será de 14,5 mm. + 0,2 mm.
 - Las juntas entre tapa y cilindro, deberán tener como mínimo un diámetro interior de 54 mm. y ser de planos paralelos.
- b. Permitido el torneado de la cámara, los radios deben ser concéntricos a la rosca de alojamiento de la bujía.

La altura de las partes roscada de la tapa "H" deben medir 18 mm. (mínimo). En ningún caso puede llegarse a ésta medida "H" con arandelas o suplementos (sueltos). Los mismos deben quedar en la tapa al extraer la bujía. La distancia desde el apoyo de la tapa en la camisa hasta el apoyo de la bujía en la tapa deberá ser original.

La bujía a utilizar debe mantener las siguientes medidas: rosca: 14 mm. de diámetro, largo total de la rosca: 17,80 mm. Máximo con arandela original colocada, arandela

de sello original (cantidad: una). Con la bujía apretada en la tapa, solamente puede sobresalir fuera de la parte roscada de la misma, el electrodo de la bujía.

14. RELACIÓN DE COMPRESIÓN

- a. El cubicaje de la cámara de combustión se tomará con el pistón en el P.M.S., hasta el borde superior de la rosca de la bujía y será de dieciocho (18) centímetros cúbicos de aceite S.A.E. 20 sin tolerancia.

15. CIGÜEÑAL:

- a. Original del motor.

16. TRANSMISIÓN:

- a. Corona y cadena de libre origen.
- b. Transmisión: Piñón: 10; Corona: 74

17. CHASIS:

- a. Nacionales o importados homologados o habilitados por CIK/CNK.

18. PESO MÍNIMO:

- a. Para todos los modelos de chasis nacionales: ciento veinticinco kilos (125 Kg.), en orden de llegada y con piloto con toda su indumentaria.
- b. Para todos los modelos de chasis importados: ciento treinta kilos (130 Kg.), en orden de llegada y con piloto con toda su indumentaria.

19. LASTRE:

- a. Debe estar abulonado o sujeto con sunchos metálicos, (no con precintos plásticos ni alambre o similar).

20. ESCAPE:

- a. Largo del escape no mayor a 51 mm. entre conos.
- b. Flexible: Libre
- c. No debe sobrepasar el para golpe trasero.
- d. La altura máxima del escape no debe superar altura de hombro de piloto sentado y no puede apuntar hacia abajo.