

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

**REGLAMENTOS
TECNICOS**

**CAMPEONATO
PROVINCIAL N°5
DE KARTING EN
ASFALTO**

AÑO 2023

REGLAMENTO TECNICO

CAMPEONATO PROVINCIAL DE KARTING EN ASFALTO

2023

REGLAMENTO TÉCNICO GENERAL AÑO 2023

Art. A) El criterio de las autoridades Deportivas será determinante a los fines de tomar cualquier resolución no contemplada en el presente reglamento, o para interpretar cualquier Art. que motive dudas.

Art. B) A los efectos de resolver cuestiones relativas a la interpretación técnica, se tomarán las siguientes definiciones semánticas:

1. Se entiende por **original** a toda pieza, elemento o parte integrante de un aparato que procede de la misma fábrica donde éste se construyó.
2. Se entiende por **libre** que la pieza, elemento o parte original, así como su función(es) puede sacarse o reemplazarse con una nueva pieza, elemento o parte, pero con la condición de que la nueva no tenga ninguna otra función adicional a la original o la prevista por el fabricante
3. Se entiende por **similar** a toda pieza o elemento de diferente origen con idénticas características del original.
4. Se entiende por **idéntico** a toda pieza o elemento que es lo mismo que otra con que se compara.
5. Se entiende por **opcional** a optar por tener o quitar una pieza.

Art. C) La Final deberá correrse con el mismo chasis que se largó la serie y clasificó, salvo rotura del mismo, verificada por los Comisarios Técnicos.

Art. D) El solo hecho de participación en las competencias implica por parte de los pilotos, mecánicos, concurrentes, etc., el total conocimiento y aceptación de las condiciones y especificaciones del presente REGLAMENTO. Cualquier duda que surgiera de la interpretación del presente reglamento deberá ser consultado a la F.R.A.D.C., ya que ante la posibilidad de dos o más interpretaciones, se estará conforme a la que ésta dictamine.

Art. E) Todo lo no nombrado en el presente Reglamento está prohibido. Prohibido el agregado de material, salvo caso explícito.

Art. F) Especificaciones Técnicas Generales:

1. – ESCAPE

- a) Cualquier sistema de POWER - VALVE esta prohibido.
- b) Por POWER - VALVE se entiende todo sistema que de manera manual, eléctrica, hidráulica, mecánica o por el método que fuera, pueda modificar el ciclo normal del dispositivo de escape, en cualquier punto existente entre el pistón y la salida de escape a la atmósfera, cuando el motor este en funcionamiento, salvo la categoría Internacional.

2.- TANQUE DE COMBUSTIBLE:

- a) Deberá ser desmontable.
- b) Debe estar concebido de tal manera que no pueda producirse ningún riesgo de pérdida de combustible a lo largo de la competencia, ya sea en el recipiente en sí como también en las tuberías de empalme, que obligatoriamente deberán ser de material flexible y ser de material transparente a fin de observar exteriormente el contenido y nivel del liquido.

3.- NEUMÁTICOS

3.a.- Neumáticos para piso seco:

- a) Monomarca **IBF** provisto por el organizador.
- b) **Para todas las categorías:** Uso obligatorio, **TRES (3) juegos para todo el certamen, (12 cubiertas autorizadas, siempre y cuando estén declaradas)**
- c) Los neumáticos serán sellados ó identificados por los C.T. a partir de la clasificación.
- d) Se define como juego de neumáticos a dos (2) neumáticos delanteros y dos (2) traseros, todos de la misma marca y tipo de compuesto.
- e) La identificación de los neumáticos homologados deberá ser posible con las descripciones técnicas (fotos, dibujos, anotaciones, sellos, etc.) contenidas en la Ficha de Homologación, o de Extensión de Homologación si las hubiere.
- f) No se permiten recortes, separaciones, etc. en un neumático homologado, no se consideran más como homologados.
- g) Se prohíbe el recapado y la utilización de productos químicos.
- h) Se prohíbe el calentamiento y refrigeración de los neumáticos.
- i) Cualquier infracción constatada durante un control sorpresivo a lo largo o al final de la carrera, conllevará la puesta fuera de carrera del competidor para la etapa correspondiente o ensayos cronometrados.
- j) En caso de defecto de fábrica se puede reemplazar la cubierta a criterio de los Comisarios Técnicos.
- k) **En caso de una rotura de neumático, extravío o hurto (con denuncia policial) se podrá cambiar agregando 5 kg. al peso mínimo por cada neumático, en forma independiente del peso del kart establecido reglamentariamente, hasta la finalización del certamen.**

3.b.- Neumáticos para lluvia:

- a) Se debe poseer **un (1) juego** de neumáticos para "lluvia" de la misma marca de los neumáticos "slick", tienen que estar armadas en el box.

3.1 - Ruedas: Llantas y Neumáticos

- a) Las ruedas deben estar equipadas con neumáticos (con o sin cámara de aire) y su número es de cuatro.
- b) Solamente los neumáticos pueden estar en contacto con el suelo cuando el conductor está a bordo.
- c) Por set de neumáticos se entiende dos delanteros y dos traseros. Otra combinación está prohibida.
- d) La fijación de las ruedas debe comportar un sistema de seguridad, debiendo montarse las ruedas delanteras sobre rodamientos.

3.2 – Llantas

- a) Libres.
- b) Para las categorías Monomarca 150 c.c. (Menores, Cadetes y Graduados) y 150 c.c. Libre: **prohibido el uso de llantas de magnesio.**
- c) El ancho de las llantas delanteras debe ser de 5" como máximo y 4" como mínimo.
- d) El ancho de las llantas traseras debe ser de 7" como máximo y 6" como mínimo.
- e) **Para la categoría Directos 125 c.c. – Light: Originales "OTK", o nacionales de fundición de aluminio.**
- f) Para la categoría Promocional 60:
Peso mínimo: Delantera: 465 gr. (tolerancia: – 10 %).
Peso mínimo: Trasera: 550 gr. (tolerancia: – 10 %)
Nota: el peso se tomará con la llanta sin ningún tipo de aditamento, (válvula para inflado, bulones, etc.)
Ancho máximo: Delantera: 115 mm
Ancho máximo: Trasera: 145 mm.

4.- CHASIS:

- a) **Para todas las categorías:** Libre, de fabricación nacional.

- b) Para las categorías Directos 125 c.c. Light, Juniors y Pre Juniors: de fabricación nacional o importado, homologado y/o habilitado CIK/CNK.
- c) Para la categoría Promocional 60 c.c.: homologado y/o habilitado CIK/CNK

4.1 - Descripción de sus partes

Está compuesto de:

- a) bastidor del chasis
- b) piezas principales del chasis
- c) piezas auxiliares: A fin de hacer más resistentes al Kart, podrán montarse tubos y perfiles especiales, considerándolas piezas auxiliares. La colocación de esas piezas auxiliares no deben representar riesgo para la seguridad del Kart y pilotos.

4.2 - Bastidor

4.3 - Función

- a) Constituye sobre todo el elemento principal que sostiene al vehículo.
- b) Sirve para la conexión rígida de las partes principales correspondientes al chasis y a la incorporación de las piezas auxiliares.
- c) Otorga al Kart la resistencia necesaria a las cargas eventuales que sobrevengan cuando éste se encuentra en funcionamiento.

4.4 - Descripción

- a) La estructura del chasis es la parte central que soporta todo el Kart.
- b) Deberá ser lo suficientemente resistente como para absorber las cargas producidas cuando el vehículo está en movimiento.

4.5 - Requerimientos

- a) Construcción tubular de acero inmantable, de sección cilíndrica.
- b) Monolítica de piezas soldadas o fundidas, no desmontables.
- c) La flexibilidad del chasis, corresponderá a los límites de elasticidad de la construcción tubular.
- d) En las partes móviles del tren delantero se permiten únicamente cinco (5) rótulas como máximo.

4.6 - Piezas principales del chasis

4.6.1 - Función

Todas las partes que transmiten las fuerzas de la pista por intermedio de los neumáticos a la estructura o bastidor.

4.6.2. - Descripción

- a) Las llantas y sus sistemas de fijación.
- b) El eje posterior.
- c) Los soportes del eje trasero.
- d) Las puntas de eje.
- e) Los soportes de las puntas de eje.
- f) El sistema de comando de la dirección.

4.6.3. - Requerimientos

- a) Todas las piezas principales del chasis deben estar sólidamente fijadas unas a otras o a la estructura del chasis.
- b) Sólo se admitirán conexiones articuladas para el soporte de las puntas de eje y para la dirección.
- c) Queda prohibido otro dispositivo que cumpla la función de articulación en cualquiera de los ejes cartesianos.
- d) Se prohíbe el uso de cualquier dispositivo amortiguador, hidráulico o neumático contra las oscilaciones.
- e) El eje trasero debe ser de una sola pieza, de material magnético.
- f) Se permite eje de aluminio.
- g) Para la categoría Promocional 60 c.c.: El eje trasero deberá ser de material magnético, hueco, de 30 mm +/- 1 mm de diámetro externo y un espesor de 5 mm. +/- 0.1 mm a lo largo de todo el eje, a excepción de la zona de los chaveteros.

- h) **Para las categorías Monomarca 150 c.c.:** el eje trasero debe ser de una sola pieza, de material magnético de diámetro máximo 30,2 mm. Se permite eje de aluminio.
- i) A los efectos de evitar el desplazamiento del eje, se permite el uso de una brida por lado o abrazadera (material libre), de hasta 20 mm. de ancho.

4.7 - Piezas auxiliares del chasis

4.7.1. - Función

- a) No considerando las piezas principales, se entiende por piezas auxiliares del chasis a todos los elementos que contribuyen al buen funcionamiento del vehículo, y deben estar de conformidad con el presente Reglamento y demás disposiciones facultativas.
- b) Las piezas auxiliares no deben tener como función las asignadas a las partes principales.

4.7.2. - Descripción

- a) El sistema de fijación de frenos, motor, escape, dirección, butaca, pedales, paragolpes y silenciador de admisión.
- b) El lastre.
- c) Otros dispositivos y articulaciones
- d) Todas las placas y resortes.
- e) Todo punto de fijación
- f) Todos los tubos y secciones de refuerzo, que no sean considerados estabilizadores
- g) Frenos, discos de frenos.

4.7.3. - Requerimientos

- a) Las piezas auxiliares deben estar sólidamente fijadas.
- b) Se permiten las conexiones flexibles.
- c) Deben estar montadas de manera de no desprenderse durante la marcha del Kart.

4.8. - Dimensiones y Peso:

4.8.1. - Especificaciones Técnicas

- a) Distancia entre ejes: mínimo: 101 cm., máximo: 127 cm.
- b) Largo total: 182 cm. máximo, sin el carenado frontal.
- c) Ancho total: 140 cm. máximo.
- d) Altura: 65 cm. máximo desde el suelo, excluido el asiento.
- e) **Para las categorías Monomarca 150 c.c.,** la trocha máxima es :
 - Trasera: 1.230 mm.
 - Delantera: 1.030 mm.Ambas medidas a la parte externa de ruedas infladas.
- f) **Para la categoría Directos 125 c.c. - Light,** la trocha máxima es :
 - Trasera: 1.400 mm.Medida en la parte externa de ruedas infladas.
- g) **Para la categoría Promocional 60 c.c.,** la trocha máxima es :
 - Trasera: 1.200 mm.Medida en la parte externa de ruedas infladas.

4.8.2 - Peso

- a) Los pesos dados son mínimos absolutos y debe ser posible verificarlos en cualquier momento de una competición, el Piloto debe estar provisto con los elementos normales de carrera (buzo, casco, sistema de protección cervical, anteojos, guantes y calzado).
- b) Cualquier infracción encontrada durante o al final de un evento, producirá al Piloto que se lo excluya de esa serie, clasificación o carrera.

4.8.3 - Lastre

Está autorizado para ajustar el peso del karting, la colocación de uno o varios lastres. Deben ser bloques sólidos de plomo, sujetos al chasis o al asiento, mediante herramientas, con por lo menos un pernos de un diámetro de 6 mm por cada 2 kg, tuerca auto-frenante con arandela, que no superen de 40 mm de largo o diámetro.

4.9 - Paragolpes

- a) Éstas son las protecciones delanteras, traseras y laterales. Las protecciones laterales no deben sobresalir más allá de la línea dibujada sobre la cara exterior de las ruedas delanteras y traseras a altura de las masas, con las ruedas delanteras en posición rectas.
- b) Estos paragolpes deben ser de acero magnético. El material del paragolpes trasero puede ser de acero o plástico reforzado homologado CNK.

*** Paragolpe delantero:**

- a) El paragolpe delantero debe consistir en por lo menos 2 elementos de acero.
- b) La barra superior con un diámetro mínimo de 16 mm y la barra más baja con un diámetro mínimo de 20 mm, ambas barras deben conectarse en conjunto.
- c) Estos 2 elementos deben ser independientes de la sujeción de los pedales.
- d) El paragolpes delantero debe permitir la sujeción del carenado delantero obligatorio.
- e) Trompas de uso obligatorio, homologadas de material plástico con sus seguros correspondientes, sin precintos adicionales
- f) Debe sujetarse al chasis a través de 4 puntos.
- g) Proyección delantera (saliente): mínima 350 mm.
- h) Ancho de la barra más baja: tramo recto de un mínimo de 300 mm. respecto al eje longitudinal del Kart.
- i) Las sujeciones de la barra más baja, deben ser paralelas (en ambas superficies planas horizontales y verticales) al eje del chasis y permitir un montaje (el sistema de sujeción al marco del chasis) de 50 mm de los paragolpes; ellas deben estar 450 mm separadas y centradas con respecto al eje longitudinal del Kart, respecto a una altura de 90 +/- 20 mm del piso.
- j) Ancho de la barra superior: tramo recto de un mínimo de 400 mm. respecto al eje longitudinal del Kart.
- k) Altura de la barra superior: mínimo 200 mm y máximo 250 mm del piso.
- l) Las sujeciones de la barra superior deben estar 550 mm separadas y centradas con respecto al eje longitudinal del Kart.

Opcional para la categoría Directos 125 c.c. Light , y obligatorio para la Junior y Promocional 60 c.c.:

De acuerdo con la normativa CIK-FIA:

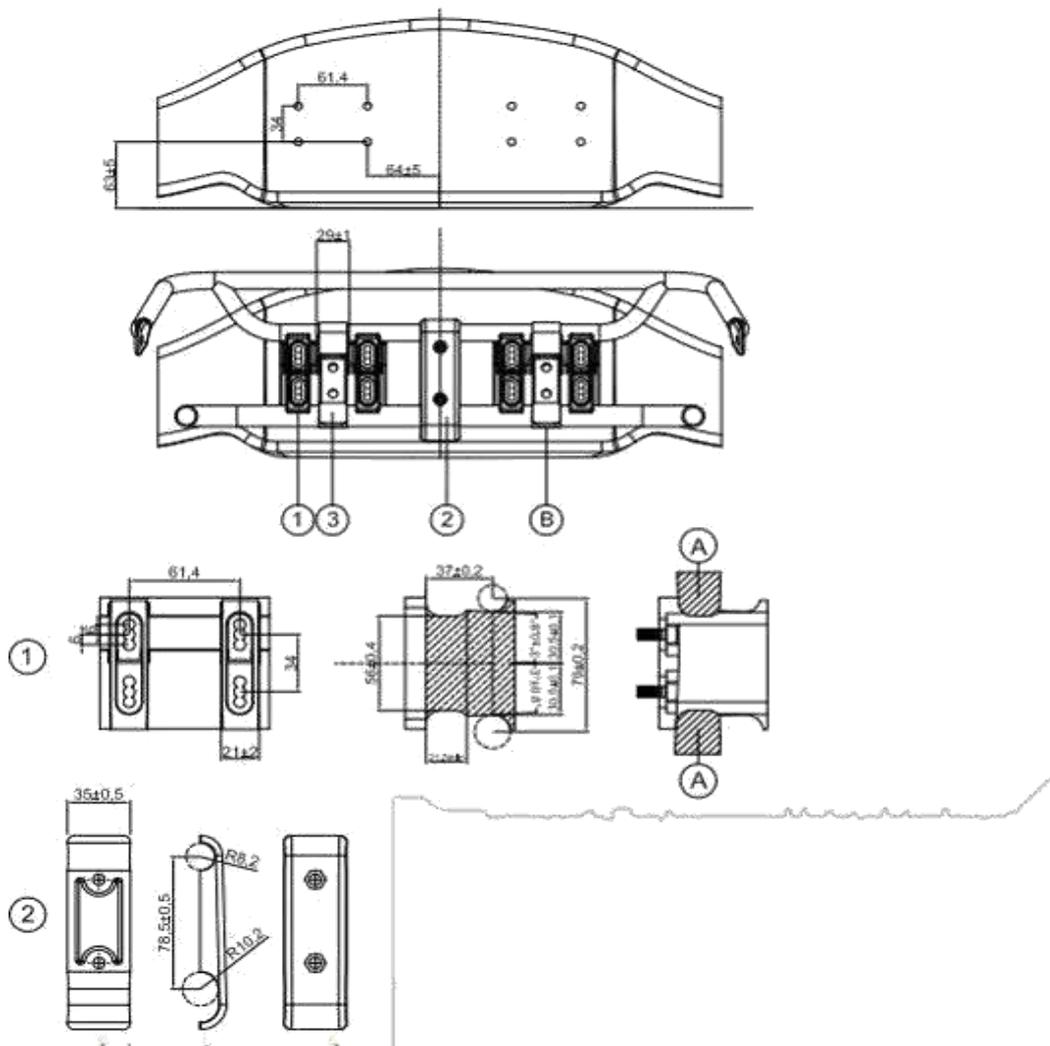
a) Trompa: sistema (Marca KG)

Kit:

1. Juego de soporte de montaje para carenado frontal (2 piezas + 8 tornillos en total).
2. Soporte del paragolpes delantero (2 medias cañas + 2 tornillos en total).
3. Abrazaderas de gancho ajustables (las 2 piezas, deberán ser de metal).

El logotipo de CIK y el número de homologación estarán en relieve en cada pieza.

1. Juego de soporte de montaje para el carenado frontal (las 2 piezas deben estar hechas de plástico).
2. Soporte del parachoques delantero (las 2 medias cañas deben ser de plástico)



- A) No se admiten partes (de los tornillos, por ejemplo) en esta área.
- B) Las abrazaderas de gancho deben abrirse y cerrarse a mano solo sin herramientas
 - a) Solo se permite fijar el carenado delantero en el kart utilizando el kit de montaje. Ningún otro dispositivo está autorizado.
 - b) El carenado frontal deberá moverse libremente hacia atrás en la dirección del chasis sin ninguna obstrucción.
 - c) Los parachoques delanteros (tubo inferior y superior), deben estar rígidamente conectados con el chasis y debe tener una superficie lisa. Cualquier intervención para maximizar la fricción del frente del parachoques está estrictamente prohibido.
 - d) Entre el tubo inferior y superior del soporte del parachoques y la trompa, debe haber al menos una distancia de 27 mm en todo momento.

*** Paragolpe trasero**

- a) Compuesto como mínimo de una barra anti-enclavado con un diámetro mínimo de 16 mm y de una barra superior con un diámetro mínimo de 16 mm. La unidad entera debe sujetarse al marco, en por lo menos 2 puntos (posiblemente por medio de un sistema flexible) en los 2 tubos principales del chasis.
- b) Altura: hasta la superficie superior de las ruedas delanteras y traseras como máximo; 200 mm del suelo como mínimo para la barra superior y 80 mm + / - 20 mm del suelo para la barra anti-enclavado.
- c) Ancho mínimo: 600 mm.
- d) Proyección trasera (saliente): máximo 400 mm.

- e) Despeje del suelo: mínimo 25 mm, máximo 60 mm si se usan paragolpes integrales de protección de las ruedas traseras.
- f) Protección de las ruedas traseras: obligatorio
- g) Altura mínima superior de 150 mm del suelo.
- h) Ancho mínimo: 1200 mm.
- i) Máximo ancho: el de la huella trasera (1400mm).

*** Paragolpes laterales (Nerf Bars)**

- a) Se componen de una barra superior y de una barra más baja.
- b) Deben permitir la sujeción de la carrocería lateral obligatoria.
- c) Deben tener un diámetro de 20 mm y ser de acero.
- d) Deben sujetarse al chasis a través de 2 puntos.
- e) Estas 2 sujeciones deben ser paralelas al suelo y perpendicular al eje del chasis; ellos deben permitir un montaje (el sistema de sujeción al chasis) de los paragolpes de un mínimo de 50 mm, y deben estar separados 500 mm.
- f) Longitud recta mínima de las barras:
 - 400 mm para la barra más baja
 - 300 mm para la barra superior.
- g) Altura de la barra superior: mínimo 160 mm del suelo.
- h) Su ancho externo debe ser 500 mm + / - 20 mm, respecto al eje longitudinal del kart.

4.10 - Piso

- a) Construido en material rígido desde el inicio de la butaca y hasta el frente del kart.
- b) Debe estar bordeado lateralmente por una pestaña que impida que los pies del conductor resbale de la plataforma del piso.
- c) Debe ser único, de una sola pieza y no debe tener molduras longitudinales y/o transversales
- d) En caso de que estuviera calado, los orificios no deben tener un diámetro superior a los 10 mm.

5.- CARROCERÍA

Carrocería para todas las Categorías

5.1 - Definición

- a) La carrocería se compone de todas las partes del Kart que están en contacto con la corriente de aire, además de las partes mecánicas definidas bajo el Artículo 2.3 y las placas porta números.
- b) La carrocería debe tener una terminación impecable, sin ángulos afilados. El radio mínimo de cualquier ángulo o esquinas es 5 mm.
- c) Constituida por los pontones laterales, carenado frontal y panel frontal.
- d) Diseño según Homologación 2003, obligatorio a partir del año 2009.

5.2 - Sistema de fijación de la Carrocería

- a) Para todas las categorías, está compuesta de dos pontones laterales, un carenado delantero y un panel frontal.
- b) Ningún elemento de la carrocería puede usarse como tanque de combustible o para fijar contrapesos o lastre.
- c) La carrocería deberá ser homologada conjuntamente con los chasis por parte del fabricante de los mismos, no debiendo ser obligatoriamente fabricada por el constructor del chasis.
- d) Una carrocería homologada podrá ser usada libremente por cualquier piloto, en cualquier chasis.

5.3 - Materiales

- a) El material de construcción de la carrocería no podrá ser ni metálico, ni de fibra de carbono, ni de kevlar.
- b) Deberá utilizarse polietileno, poliestireno o material plástico de características similares, no astillable.

5.4 - Pontones laterales

- a) Bajo ninguna circunstancia deben localizarse sobre el plano superior de los neumáticos delanteros y traseros
- b) Tomando el mismo plano, ellos no podrán localizarse por más de 40 mm. hacia la parte interna.
- c) En caso de competencia en tiempo lluvioso se autoriza a obturar los orificios frontales de los pontones para evitar el ingreso de agua a los mismos.
- d) Deberán tener un despeje mínimo de 25 mm. respecto al suelo, un máximo de 60 mm.
- e) La superficie lateral debe ser uniforme y lisa, sin agujeros o cortes.
- f) Ningún sector de los pontones podrá cubrir parte alguna del piloto sentado en posición normal.
- g) No podrán presentar más orificios que los necesarios para la fijación.
- h) El sistema de fijación de los pontones es el indicado en el Cuaderno de Anexos.
- i) En su superficie vertical trasera cerca de las ruedas debe haber un espacio para los números de competición.

5.5 - Panel frontal

- a) No deberá situarse por encima del plano horizontal delimitado por la parte superior del volante, debiendo dejar un espacio de por lo menos 50 mm. con el volante y no deberá extenderse más allá del paragolpes delantero.
- b) No debe impedir el normal funcionamiento de los pedales, ni debe cubrir cualquier parte de los pies del piloto estando éste en la posición normal de conducción.
- c) Su ancho mínimo es de 250 mm. y 300 mm. máximo.

5.6 - Carenado frontal

- a) Bajo ninguna circunstancia puede situarse por encima del plano delimitado por la parte superior de las ruedas delanteras.
- b) No debe tener ningún borde afilado.
- c) Su ancho mínimo es 1000 mm. y su máximo es el de la trocha delantera.
- d) Proyección delantera: máximo 650 mm.
- e) El carenado frontal deberá estar montado sobre el paragolpes delantero cumpliendo las indicaciones fijadas en el Cuaderno de Anexos tanto en lo relativo a su sujeción como a sus dimensiones

6.- TRANSMISIÓN

Deberá siempre efectuarse sobre el eje trasero, quedando libre el método, bajo condición expresa de no generar ningún tipo de movimiento diferencial, ya sea por el eje, la maza de la rueda o por cualquier otro método.

7.- CUBRECADENAS - PIÑÓN

- a) Es obligatorio y deberá recubrir eficazmente el piñón y la corona hasta la altura del eje de la misma.
- b) Deberá llevar además una protección lateral eficaz, a fin de evitar que los dedos del piloto puedan tomar contacto con la cadena, piñón y/o corona.
- c) El cubre piñón estará construido de metal fundido, estampado o moldeados en plástico resistente, cubriendo en forma integral el piñón.
- d) También están permitidos los cubre cadena - piñón integrales en plásticos resistentes.

8.- SUSPENSION

Todo tipo de suspensión, elásticas, neumáticos o mecánicas están prohibidas.

9.- FRENOS

Deberán ser eficaces y su disposición será la siguiente:

- a) Deberán actuar sobre el eje trasero.
- b) El freno delantero es opcional.
- c) El uso del freno hidráulico es opcional.

10.- DIRECCIÓN

- a) Debe ser comandada por un volante en forma circular, pudiendo su tercio superior ser recto.
- b) Se prohíbe toda dirección suave por cable o por cadena.
- c) Todos los elementos de la dirección deberán conformar un sistema de fijación que ofrezca plena seguridad (tuercas enchavetadas, remachadas o autoblocantes).
- d) Cualquier dispositivo montado en el volante no debe sobresalir por más de 20 mm., del plano delantero del volante y no debe tener los bordes afilados.
- e) Se prohíben direcciones controladas por cable o cadena.

11.- BUTACA

- a) La butaca del piloto deberá estar concebida de manera tal que permita al mismo estar perfectamente calzado.
- b) Debe evitar el deslizamiento hacia delante o hacia los costados cuando el Kart transite

12.- PEDALES

Los pedales, cualquiera sea su posición, nunca deberán sobrepasar el chasis, incluyendo en tal restricción al paragolpes delantero.

13.- ACELERADOR

El acelerador debe estar accionado por un pedal, este deberá estar dotado de un resorte de retorno

14.- NUMEROS DE COMPETICIÓN

- a) La cantidad de los números identificatorios será de cuatro.
- b) Uno irá colocado sobre el panel frontal. Dos irán colocados sobre los pontones laterales lo más cercanos a las ruedas traseras. El restante irá colocado sobre el paragolpes trasero.
- c) Los números tendrán una altura mínima de 15 cm. y un espesor de trazo continuo de por lo menos 2 cm., con una tipografía ARIAL
- d) Las placas porta-números deberán ser planas con bordes redondeados y de 22 cm. por lado.
- e) Estarán contruidos en material plástico flexible y opaco.
- f) El participante es responsable, en todo momento de garantizar que los números sean visibles por los Cronometristas y Oficiales Deportivos.
- g) Deberán estar colocados en los karts antes de los ensayos libres oficiales.
- h) Si el reglamento lo exigiera, deberán figurar sobre los pontones laterales, en su parte delantera, la bandera del país del piloto y el nombre del piloto.
- i) La altura mínima de la bandera y el nombre del piloto será de 4 cm.
- j) Para el Campeonatos Provincial, sus trofeos o Copas, la F.R.A.D.C. podrá exigir una publicidad sobre el panel frontal y en el carenado frontal.
- k) Los colores de fondo de placa y de los números se ajustará a lo siguiente:

FONDO color BLANCO y NÚMERO color NEGRO

15.- ADQUISICIÓN O REGISTRO DE DATOS (DATA LOGGING)

- a) Todo sistema, con o sin memoria, instalado en un Kart, que permita al conductor durante o después de que la carrera, que lea, indique, obtenga, registre, informe o transmita cualquier información, se encuentra prohibido.
- b) Solamente está autorizado un único sistema de adquisición de datos aprobado y homologado: Marca: **AIM (Mychron)**, y **ALFANO 6. No telemetría.**

16.- TELEMETRÍA

- a) Definición: Transmisión de datos entre un Kart en movimiento y un receptor externo.
- b) Cualquier sistema de telemetría está estrictamente prohibido.

17.- RADIO

Cualquier sistema de comunicación por radio, entre el Conductor en la pista y otro sector, está totalmente prohibido.

18.- COMBUSTIBLE

18.1 - Combustible

- a) El combustible deberá estar constituido exclusivamente por una mezcla de nafta del tipo comercial de venta en las estaciones de servicio del país y de aceite 2T de marca reconocida, venta libre, en envase cerrado, hermético, sin ningún tipo de aditivo que aumente o no su potencia.
- b) Únicamente para la categoría Internacional, se permite el uso de “aero-nafta”.
- c) Por “nafta comercial” a emplearse en las competencias de karts, la C.N.K. adoptó la resolución de la FIA basada en el siguiente texto: *“La palabra NAFTA designa y siempre ha designado a un producto del tipo vendido como nafta al público en general en cualquier estación de servicio del país, considerándola como una mezcla de gran número de sustancias producidas en las refinerías de petróleo del país”. La expresión, “aditivo que pueda aumentar su potencia”, se refiere y se ha referido siempre, a cualquier sustancia agregada a la nafta para aumentar la potencia base del motor. Una sustancia dada, es considerada o no como componente de la nafta, de acuerdo a su presencia o ausencia en una de las numerosas naftas que estén efectivamente en venta pública. Se aplicará el mismo método para las proporciones en que una sustancia dada pueda ser encontrada. El combustible deberá estar constituido exclusivamente por nafta de venta en las estaciones de servicio del país y de aceite de venta comercial corriente sin ningún tipo de aditivo que aumente o no su potencia. Todo aquello que no esté expresamente permitido, en el presente Reglamento, está prohibido.”*
- d) Para las categoría Directos 125 c.c. Light: Nafta de expendio comercial, deberá utilizarse la adquirida al proveedor de la categoría en el circuito.

18.2 - Aire

- a) Solo aire ambiente se puede mezclar con el combustible.
- b) La única entrada de aire debe ser a través del orificio central (garganta) del carburador.

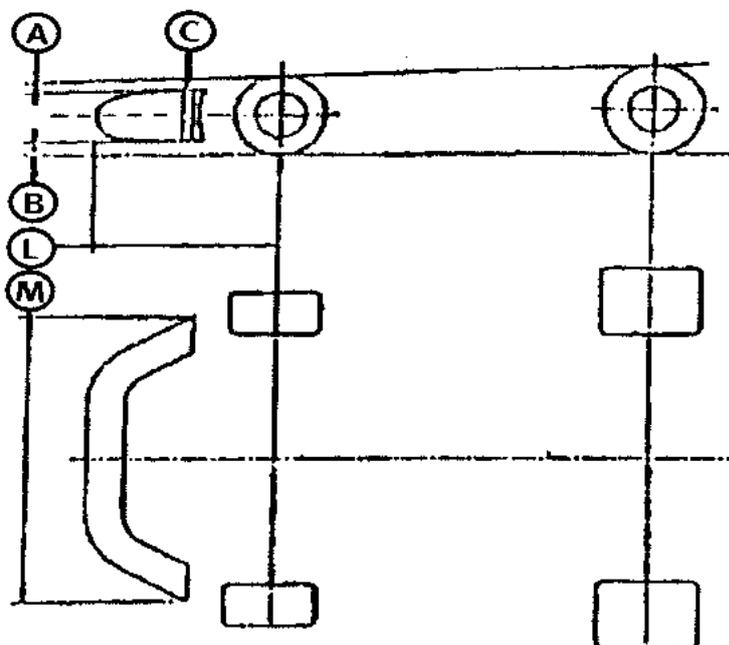
18.3 – Bomba de combustible:

- a) Mecánica. Opcional a diafragma.

19.- LUZ TRASERA DE SEGURIDAD:

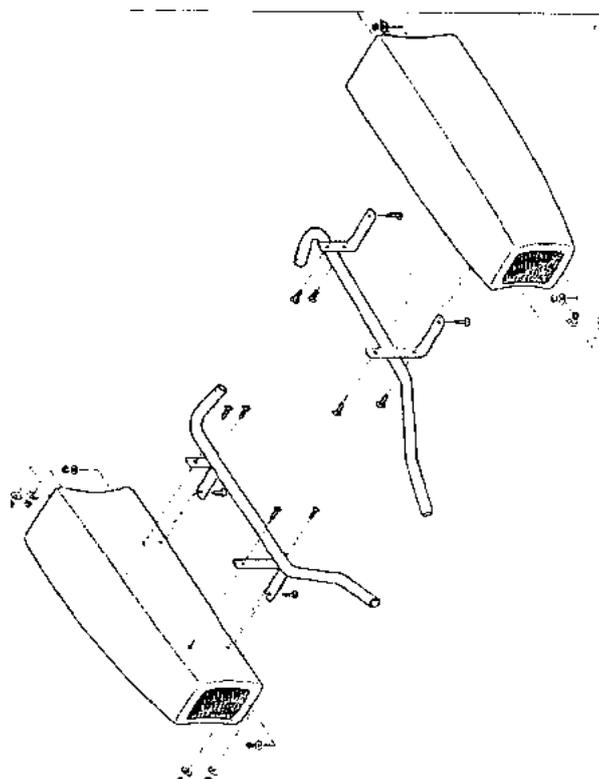
- a) Tratándose de competencias nocturnas o con lluvia, será obligatoria la utilización de una luz roja permanente, instalada en la parte trasera del kart, fijada en lugar seguro, evitando su desprendimiento.
- b) Esta deberá funcionar con pilas normales o recargables y deberá estar encendida al momento de salida a pista.

ESQUEMA DE CARENADO FRONTAL

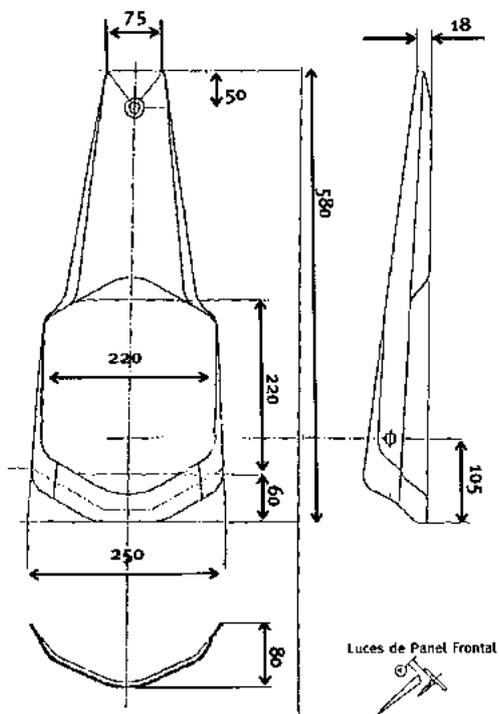


A: 4,0 cm. **Máximo B:** 2,5 cm **Mínimo B:** 4,0 cm. **Máximo L:** 60 cm. **Máximo C:** El carenado frontal deberá estar montado con dos puntos de sujeción, si ningún tipo de refuerzo adicional. Debe estar sujeto por sistema de fijación de apertura rápida.

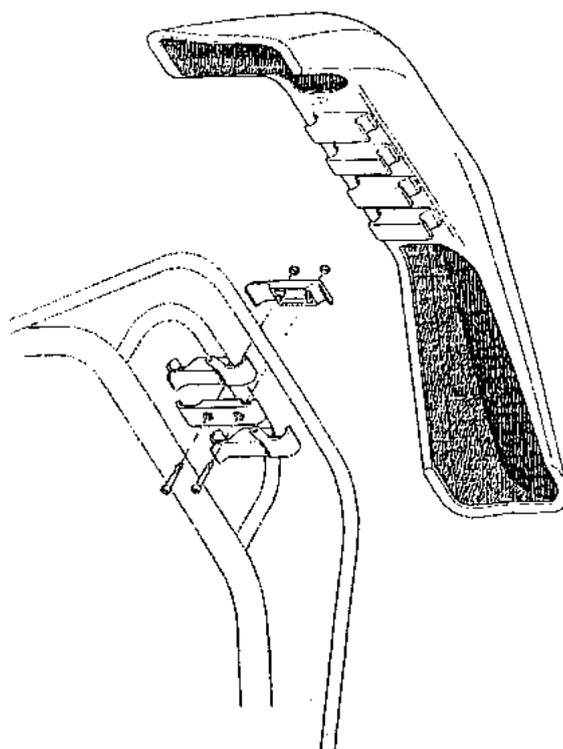
SISTEMA DE FIJACIÓN PANELES LATERALES



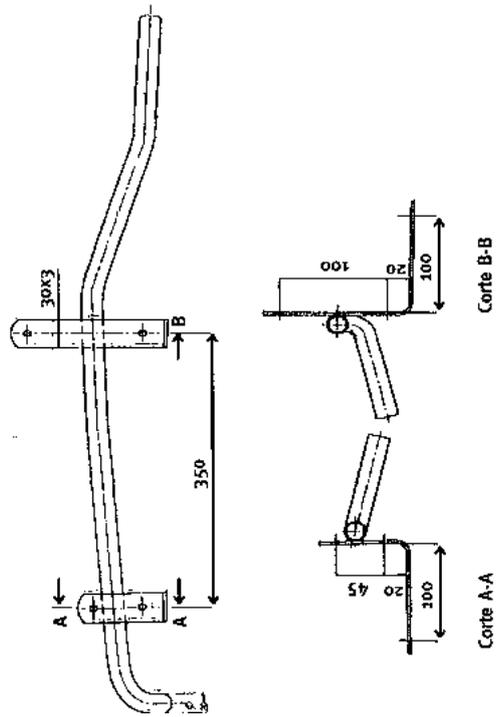
PANEL FRONTAL



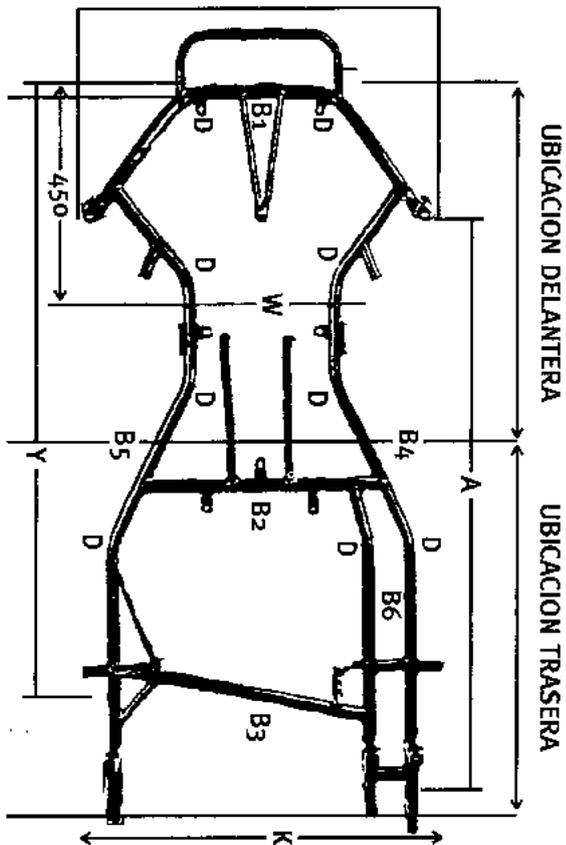
MONTAJE DE CARENADO FRONTAL SOBRE PARAGOLPE DELANTERO



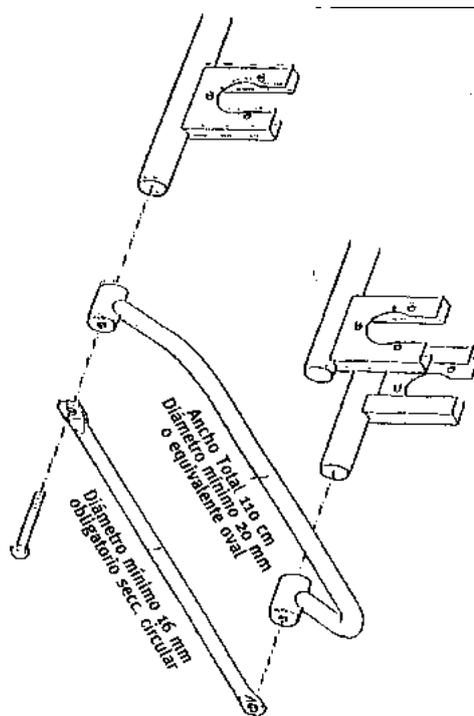
SISTEMA DE FIJACIÓN



ESTABILIZADORES



ESQUEMAS DIMENSIONES PARAGOLPES TRASERO



REGLAMENTO TECNICO
CAMPEONATO PROVINCIAL DE KARTING EN ASFALTO
2023

REGLAMENTO TÉCNICO ESPECIALES

DIRECTOS

125 C.C. - LIGHT

- 1. MOTOR:**
 - a. Dos tiempos.
 - b. Parilla, PCR., RF, Ríomar, **Vortex y Maxter (CRG)**, conservando todos sus componentes originales. Refrigerados por aire. **Flappera chica**
 - c. **Para todos los motores: Carrera: 54 mm y entre centro de biela: 102 mm.**
 - d. No se permiten los motores refrigerados por agua.
 - e. Se utilizará un (1) motor por carrera. En caso de rotura, se puede reparar el mismo motor sin cambiar piezas.
- 2. CILINDRADA:**
 - a. 125 c.c. Standart, tolerancia 5%.
- 3. CARTER:**
 - a. Original en su exterior.
 - b. Libre interior, sin modificar ni alterar su funcionamiento.
- 4. CILINDRO:**
 - a. Original del motor.
 - 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. Libre, hasta Ø 28 mm., Difusor: Ø 24 mm., tolerancia 5 décimas.
 - b. Modelos permitidos: IBEA F4 hasta HC112. (Los carburadores más nuevos, no están permitidos).
 - c. Siendo la única entrada de aire, permitida del motor.
- 8. CONVALADOR:**
 - a. **Brida libre, hasta Ø 28 mm.**
- 9. TUBO DE ADMISIÓN:**
 - a. Original del motor estándar.
 - b. No se permite ninguna modificación.
- 10. FILTRO DE AIRE:**
 - a. Libre.
- 11. ENCENDIDO:**
 - a. Con rotor interno, no variable. **Sin caja de corte.**
 - b. Marcas: **"PVL", "MVR", "Motoplast" o "Selectra" negro.** Prohibido **"Selectra" rojo**

- c. Todos los encendidos serán marcados y medidos por los Comisarios Técnicos en todas las carreras.
- d. No se permite encendido con limitador de R.P.M.
- e. Punto fijo, hasta 3.5 grados.

12. TAPA DE CILINDRO:

- a. Original del motor o sustituto de repuesto.

13. CÁMARA DE COMBUSTIÓN:

- a. Permitido el torneado de la cámara, los radios deben ser concéntricos a la rosca de alojamiento de la bujía.
- b. La altura de las partes roscada de la tapa "H" deben medir 18 mm. (mínimo).
- c. En ningún caso puede llegarse a ésta medida "H" con arandelas o suplementos (sueños). Los mismos deben quedar en la tapa al extraer la bujía.
- d. La distancia desde el apoyo de la tapa en la camisa hasta el apoyo de la bujía en la tapa deberá ser original.
- e. 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).
- f. Con la bujía apretada en la tapa, solamente puede sobresalir fuera de la parte roscada de la misma, el electrodo de la bujía.

14. COMPRESIÓN:

- a. Se medirá de la siguiente forma: Con el pistón en el punto muerto superior, se agregará dieciocho (18) centímetros cúbicos de aceite SAE 20, el cual no deberá superar el último hilo de rosca de la tapa de cilindro.
- b. No se podrá alterar la originalidad de la tapa de cilindro, ni en su forma, ni en sus dimensiones, si en sus materiales de homologación.
- c. No se puede realizar un doble cielo.
- d. **Medición de vacío: debe llegar a los 20 bar (mínimo), sin retención.**

15. CIGÜEÑAL:

- a. Original del motor o su reemplazo de fabricación nacional.

16. PESO MÍNIMO:

- a. **Chasis nacionales: 155 kg.**
- b. **Chasis importados hasta 2021: 160 kg.**
- c. **Chasis importados 2022 en adelante: 165 kg.**
- d. Todos los pesos son tomados en cuenta como terminó la prueba y con piloto con toda su indumentaria.
- e. Para aquellos que superen los **171 kg. (sin plomo)**, se autoriza **un (1) punto** adicional de compresión al establecido (**17 cm.**).

17. TRANSMISIÓN:

- a. Se empleará una relación única para toda la categoría de piñón 10, corona 77, **76 ó 75.**

18. ESCAPE:

- a. Libre, no debiendo sobrepasar el para golpe trasero.
- b. Se permite modificar el tubo de salida del silenciador conservando el diámetro original. La altura máxima del escape no debe superar altura de hombro de piloto sentado y no puede apuntar hacia abajo.
- c. Cámara de escape: Libre

JUNIORS

MOTOR REFRIGERADO A AGUA

1. PESO MINIMO:

- a. Chasis Importados: **140** kilogramos
- b. Chasis Nacionales: **138** kilogramos
- c. Todos los pesos son tomados en cuenta como terminó la prueba y con piloto con toda su indumentaria.

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:

- d. 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.
- e. 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.
- f. Se permite sacar el carbón del conducto del escape y la cabeza del pistón sin que esto quite material del elemento propiamente construido.
- g. 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.
- h. 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.
- i. 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:

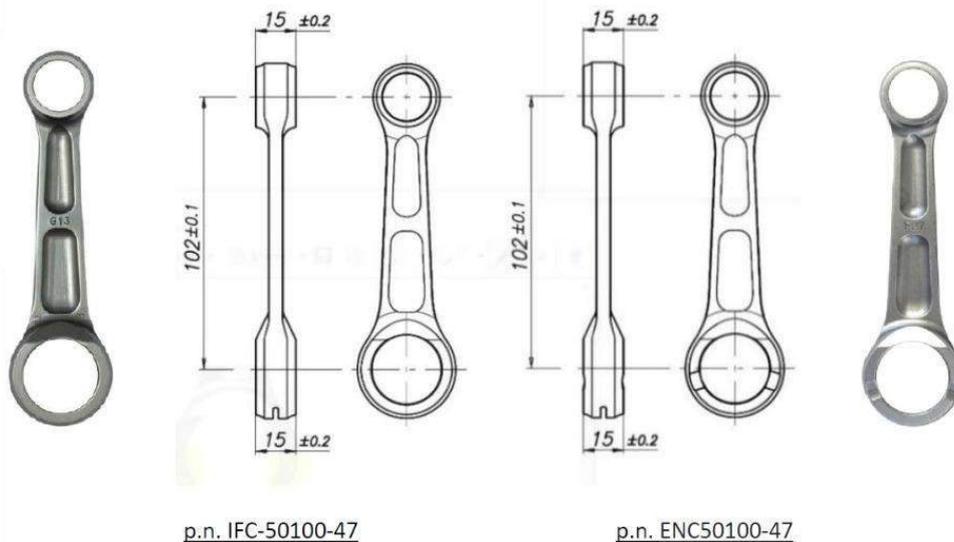
- a. Se controlara su volumen y sus dimensiones en base a la ficha de Homologación
- b. Las juntas entre tapa y cilindro, deberán tener como mínimo un diámetro interior de 54,00 mm y ser de planos paralelos.
- c. No se permite modificar el largo de la rosca, cuyo cubicaje deberá ser 2,4 cm³.
- d. Cámara de combustión: trabajos interior libres (concéntrico), se autoriza el uso de cámaras postizas
- e. Se autoriza el uso de la tapa de cilindro con descompresor, manteniéndose original.

5. CIGÜEÑAL:

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

6. BIELA:

- a. Original del motor o similar según ficha adjunta, no se permite trabajos en este elemento. Distancia entre centros: 102 mm.
- b. Se autoriza en la utilización de la biela p.n. IFC 50100-47 o con el modelo mejorado ya en uso en IAME X30 125cc, p.n. ENC50100-47.



7. CARTER:

- a. Original del motor. Debiendo corresponder en su totalidad, con el plano adjunto.
- b. Solo se permite el agregado de material en caso de rotura.

8. CAMISA:

- a. Original del motor. Debiendo corresponder en su totalidad, con el plano adjunto.
- 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, con el plano adjunto

10. PISTON:

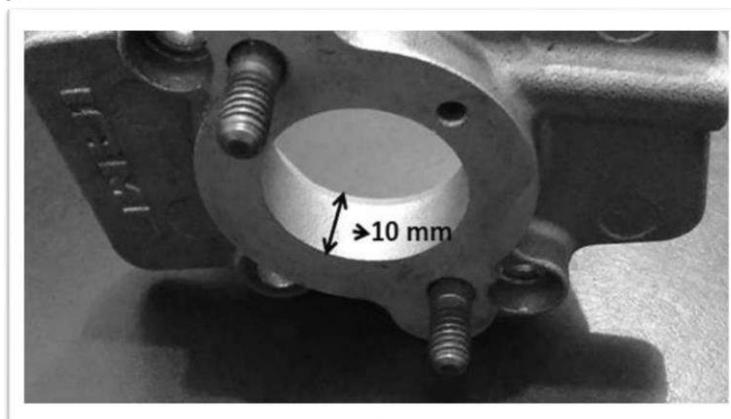
- b. Original del motor, o similar, especificaciones y/o dimensiones (ver adjunto)
- c. Se permite el aro en L de 2,2 mm para el pistón original o símil importado y en lámina de espesor: 0.8 mm, 1 mm, 1.2 mm para pistones de fabricación nacional

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.
- b. 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.
- c. Diámetro de 28 mm en toda su extensión. Recto en toda su longitud 10 mm, y no se permite ningún tipo de conicidad.
- d. Ver imagen



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.
- 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:

- a. Habilitado CNK-ACA de fabricación nacional marca MVR- Modelo 1121 Con elemento filtrante en su interior.
- b. No se podrá utilizar aditivos que mejoren la permeabilidad o pasaje del aire del elemento filtrante
- c. En caso de lluvia se usara el protector de la misma marca del filtro



16. BUJIAS:

- a. NGK B10 EGV, NGK B10 EV, NGK BR10 EG o NGK R625K-105, NGK B9 EGV, NGK B9 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. 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.

18. TRANSMISIÓN:

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

19. PIÑÓN:

- a. Original 10 dientes o similar, no pudiendo cumplir otra función.
- b. Se prohíbe el uso de cualquier balanceador armónico

20. COLA DE ESCAPE:

- a. Original del motor o similar (ver imagen), solo se autoriza la última versión, la cual tiene un largo total aproximado de 14 cm mediada en su parte interna,
- b. Se autoriza a soldar un racord para la medición de temperatura



21. COLECTOR DE ESCAPE:

- a. Motor MY10 original o similar según plano



22. ESCAPE:

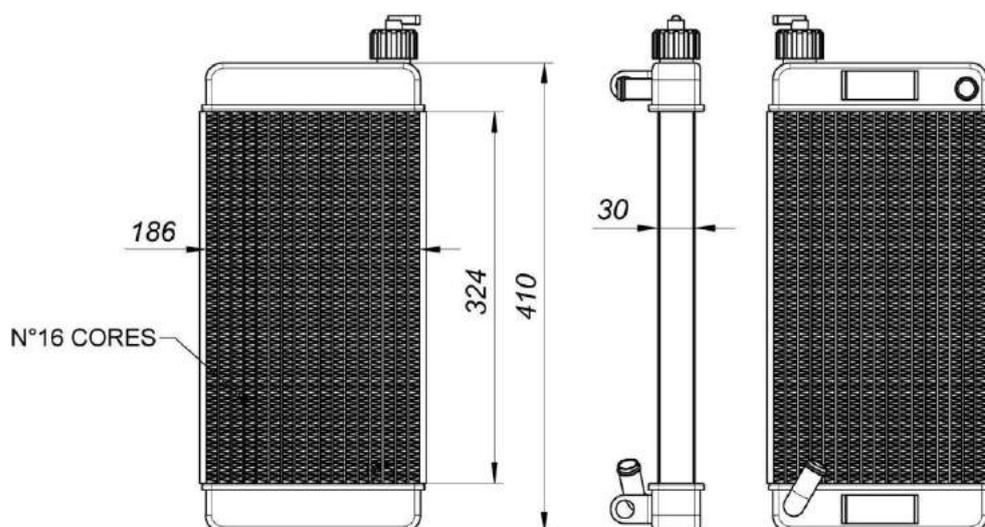
- a. Original IAME 510 o similar, ver plano adjunto.

23. FLEXIBLE DE ESCAPE:

- a. Se autoriza a utilizar un acople flexible cilíndrico o tubo rígido de acero de 50 mm de diámetro x 2 mm de espesor, en todo su largos

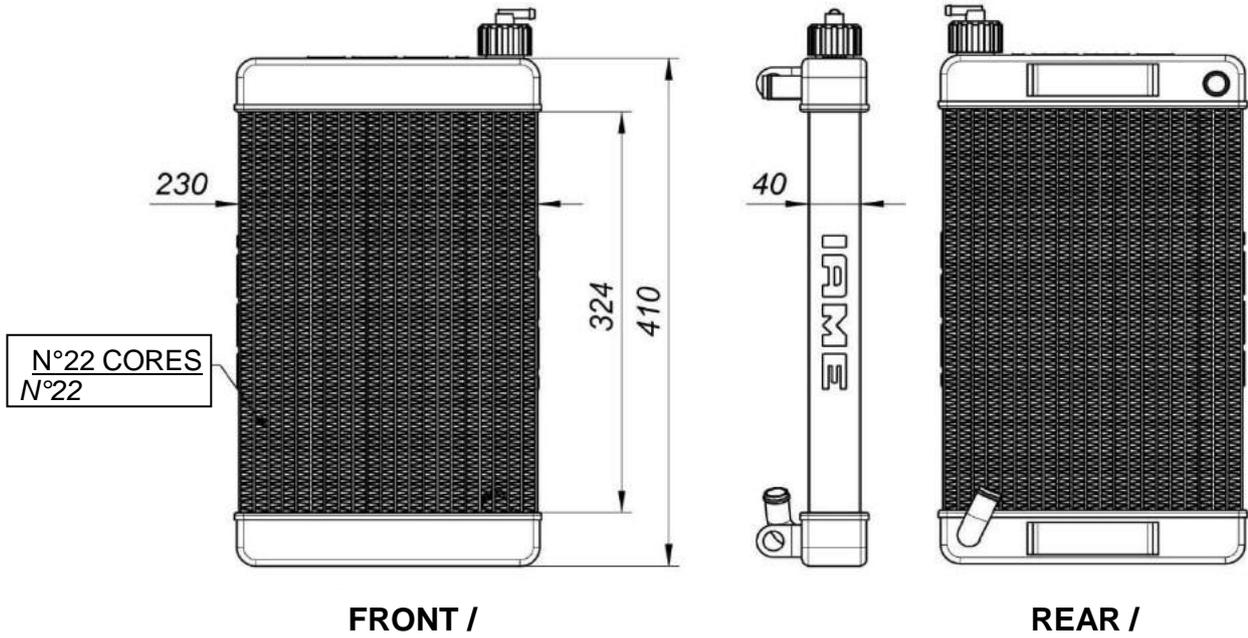
24. SISTEMA DE REFRIGERACION:

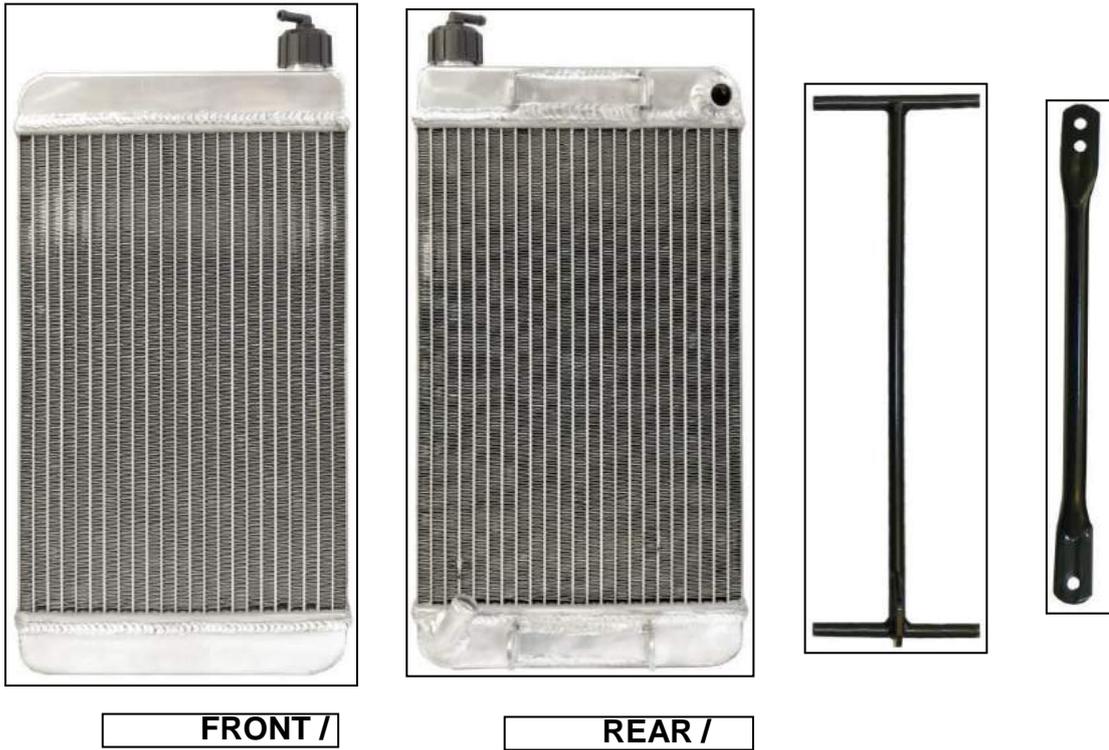
- a. Radiador según plano, se permite la utilización de cortina.
- b. Se permite suplementar el interior de la polea del eje cuando se utilice un eje de diámetro inferior a 50 mm, de manera que no se altere ninguna pieza original ni presente riesgo alguno.
- c. Se autoriza la colocación de un acople en la manguera superior del radiador al motor para utilizaron medidor de temperatura.
- d. Las mangueras deberán ser originales o similares, manteniendo el mismo diámetro interior
- e. Se permite la colocación de un racord o codo rígido en el caso que la salida o entrada del motor quede obstruida o dificulte el normal funcionamiento
- f. Polea de plástico o aluminio y de diámetro libre (obligatoriedad de funcionamiento) Bomba de agua original o similar, autorizando tanto de plástico como de aluminio.
- g. Se habilitan las dos versiones de radiadores originales que son provistos los motores de fábrica y se adjuntan planos.
- h. VERSION 1 RADIADOR IAME ORIGINAL



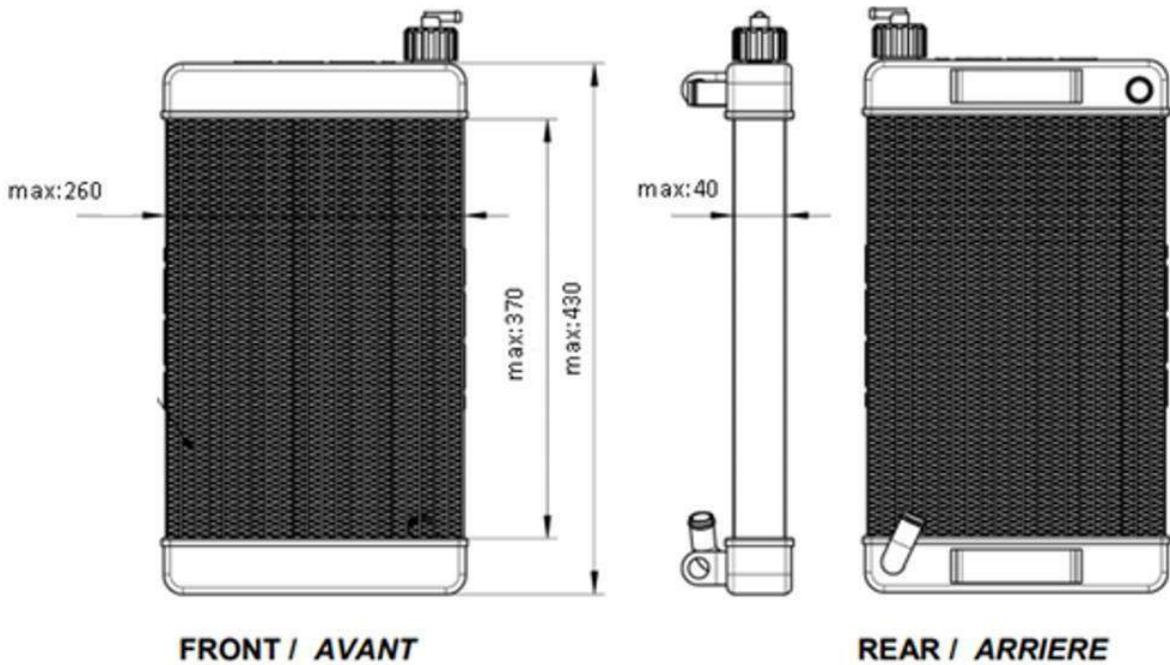


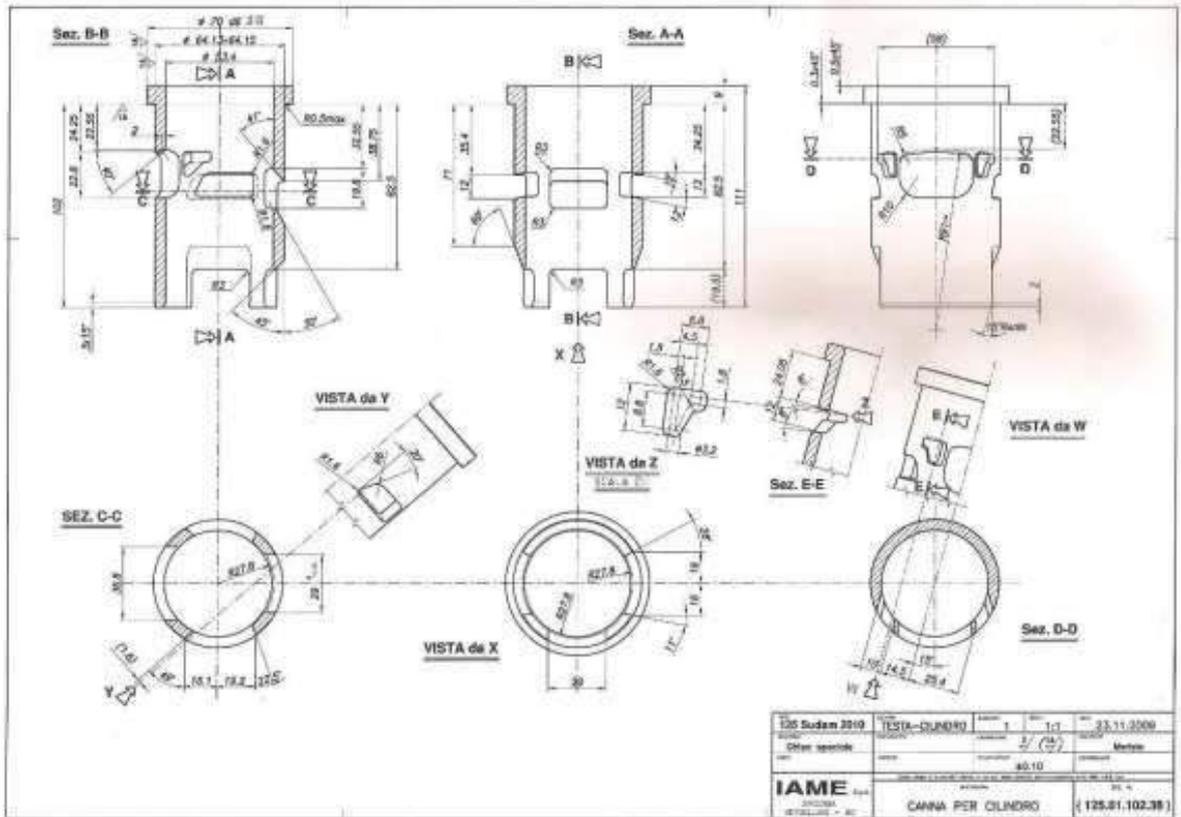
i. VERSION 2 RADIADOR IAME ORIGINAL

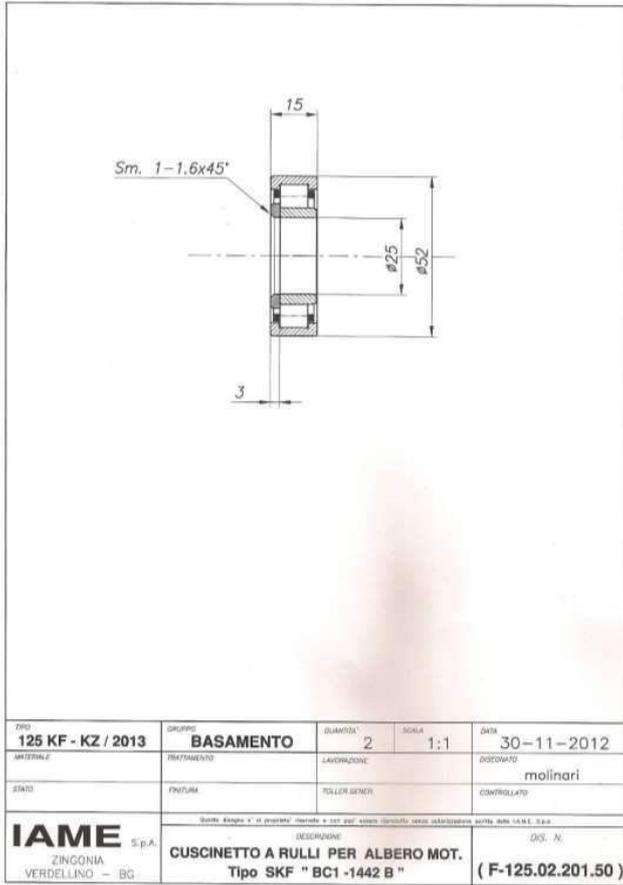
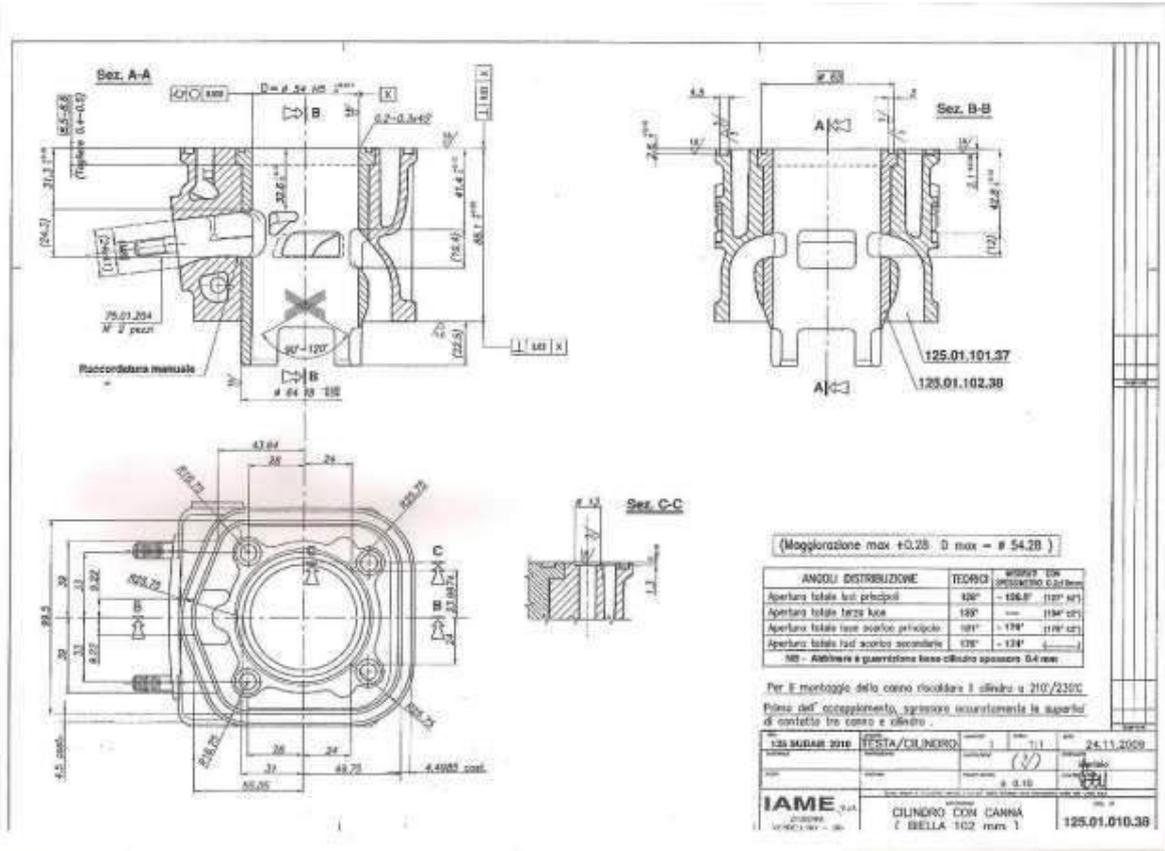


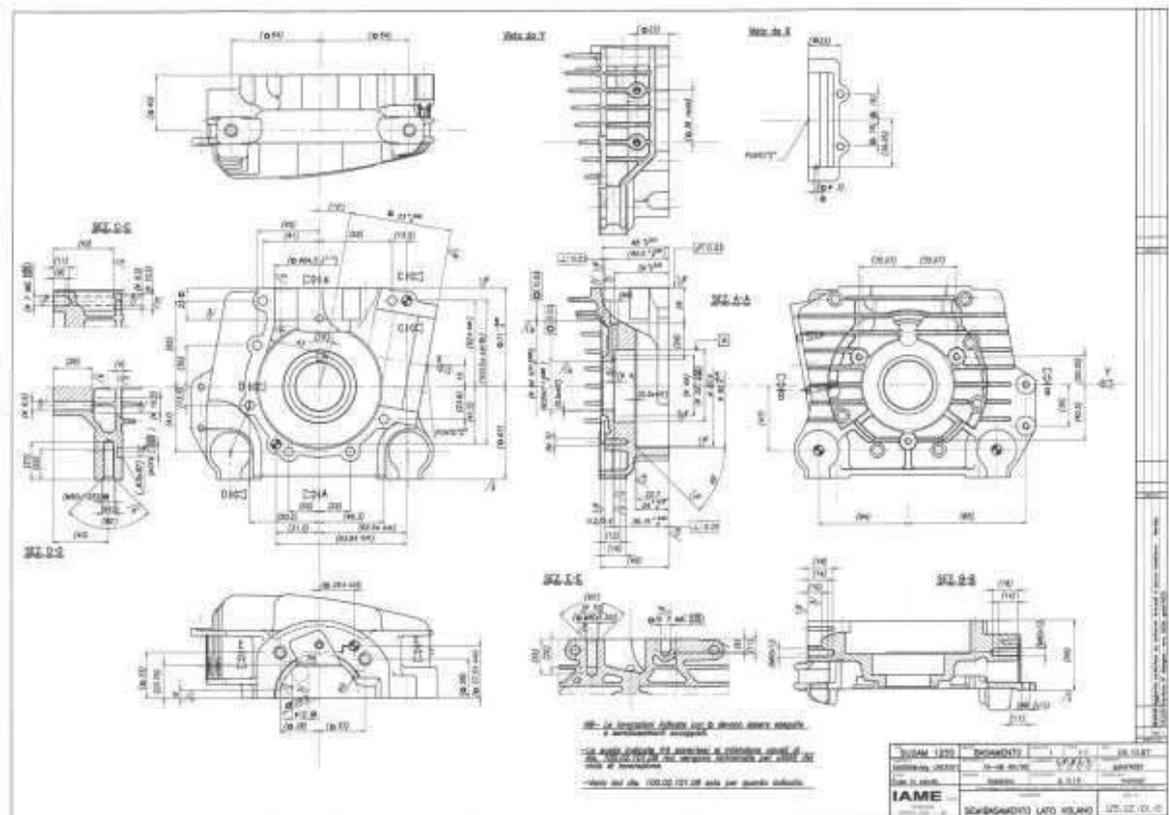
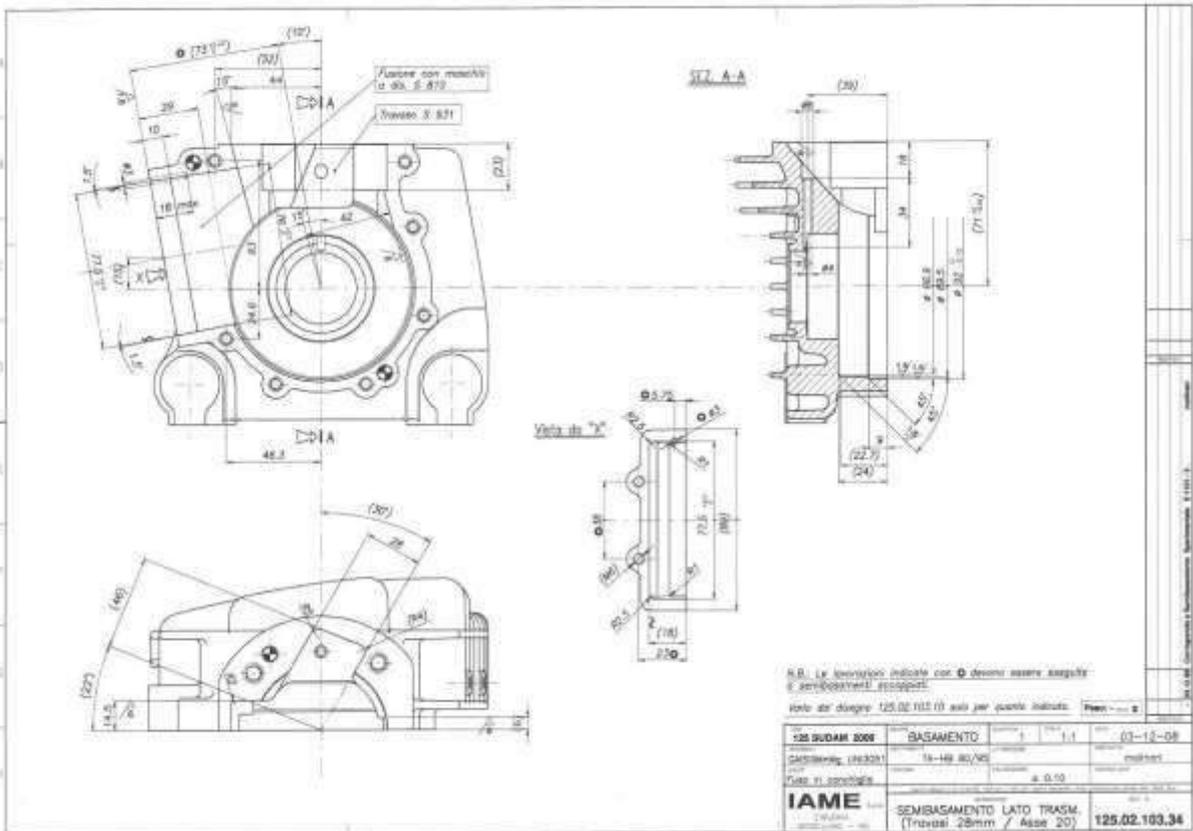


- j. Se habilitará además de lo indicado en el punto 1, **RADIADORES DE FABRICACION NACIONAL** que cumplan con las medidas del plano adjunto.
VERSION RADIADOR NACIONAL



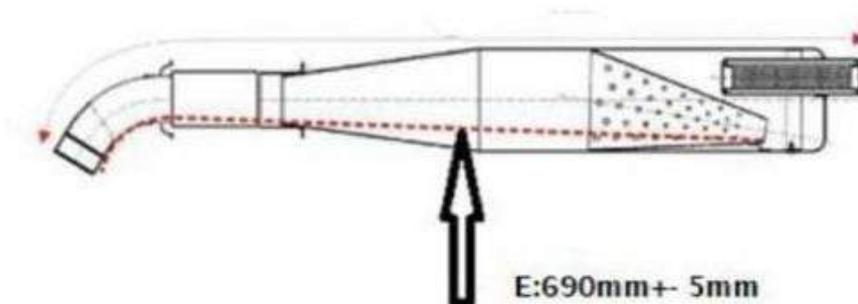




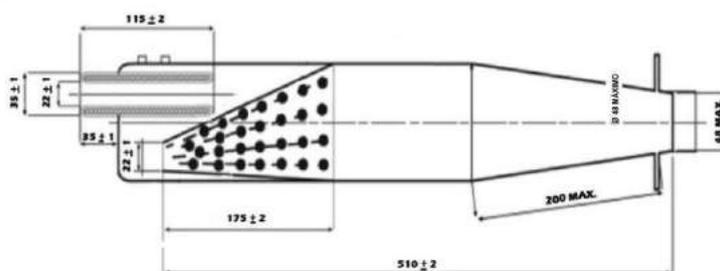


25. MEDIDAS Y LARGO DEL ESCAPE:

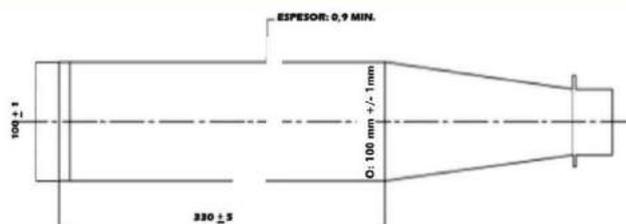
LARGO: E



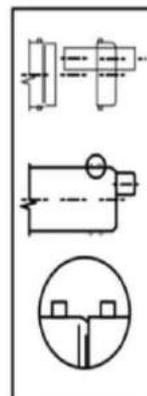
PLANO CATEGORÍAS SENIOR Y JUNIOR MY10



La cantidad de agujeros que podrá tener el cono secundario internos de mínimo 62 y máximo 72 y su diámetro $4 + 0,5 / - 0,25$ mm



NO SE PODRÁ GIRAR LA TAPA DEL "PITURRO"
LA MISMA DEBE QUEDAR A 180° DEL CONO.



Queda totalmente prohibida otra reparación que no sean estas dos descritas en el plano

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. 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:

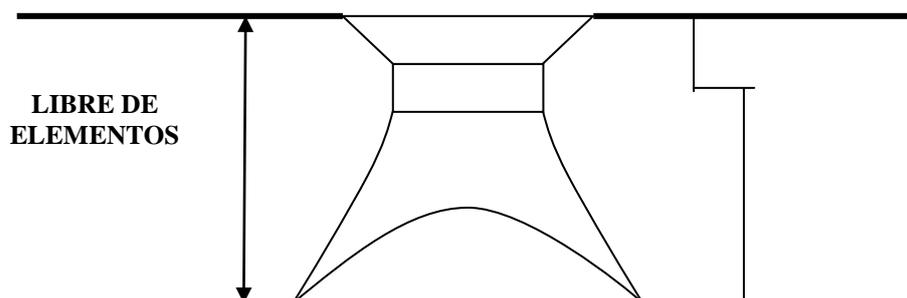
- a. Libre.
- b. Aros libre.
- c. Cantidad libre.

7. CARBURADOR:

- a. Un carburador con homologación CIK 92/94 o posteriores.
- b. El carburador deberá ser del tipo mariposa con dos (2) cigleurs con un diámetro máximo de difusor (venturi) de 24 mm.
- c. Se prohíbe cualquier sistema de inyección.
- d. Se prohíbe cualquier sistema de pulverización, distinto del producido por el propio carburador.
- e. Se prohíbe cualquier tipo de sistema de turbo - compresión o de sobrealimentación.
- f. 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 "Italsistem".
- 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 veintidós centímetros cúbicos (22) de aceite S.A.E. 20 sin tolerancia.

15. CIGÜEÑAL:

- a. Original del motor.

16. CHASIS:

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

17. PESO MÍNIMO:

- a. Para todos los modelos de chasis nacionales: ciento treinta y siete kilos (137 Kg.), en orden de llegada y con piloto con toda su indumentaria
- b. Para todos los modelos de chasis importados: ciento cuarenta y dos kilos (142 Kg.), en orden de llegada y con piloto con toda su indumentaria

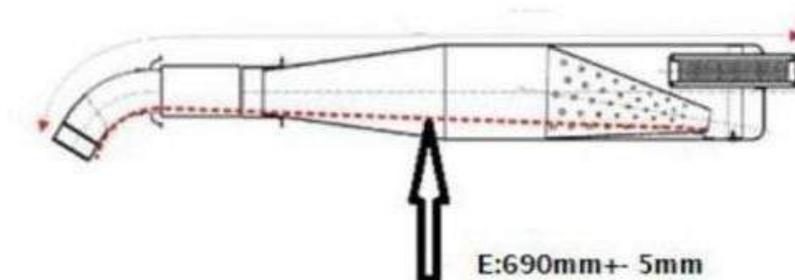
18. LASTRE:

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

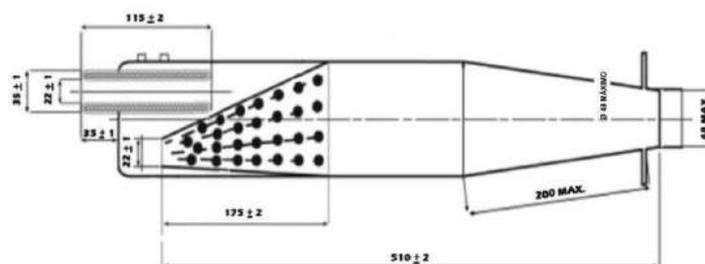
19. ESCAPE:

- a. Mono diseño.

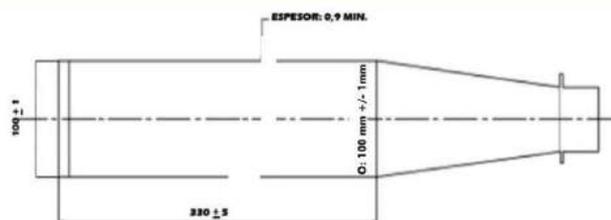
LARGO:E



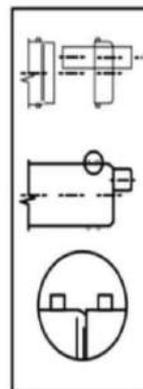
PLANO CATEGORÍAS SENIOR Y JUNIOR MY10



La cantidad de agujeros que podrá tener el cono secundario internos de mínimo 62 y máximo 72 y su diámetro $4 +0,5 / -0,25$ mm



NO SE PODRÁ GIRAR LA TAPA DEL "PITURRO"
LA MISMA DEBE QUEDAR A 180° DEL CONO.



Queda totalmente prohibida otra reparación que no sean estas dos descritas en el plano

PROMOCIONAL 60

1. DISPOSICIONES GENERALES.

- a. Las medidas declaradas, por fichas de homologación, planos aclaratorios, etc., del motor proporcionados por el fabricante del motor son tolerancias de fabricación y no podrán ser usadas para efectuar trabajos de preparación, salvo que esto sea permitido en forma escrita por este reglamento
- b. Los casos omitidos serán resueltos por la FRADCba., e informados mediante Anexos o bien en el Reglamento Particular de la prueba.

2. FICHAS DE HABILITACIÓN 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. MOTOR:

- a. Marca PARILLA MINI SWIFT O7 (completamente original)
- b. Totalmente original, solo se permitirá, trabajar con las juntas de base de cilindro siendo el espesor mínimo 0,30 mm, 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.
- c. El punto del encendido será libre.
- d. Se permite sacar el carbón del conducto del escape y la cabeza del pistón sin que esto quite material del elemento propiamente construido.
- e. 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.
- f. La junta de admisión deberá ser de 1 mm +/- 0.5 mm y en el caso del carburador su orificio no deberá tener efecto de encausador de flujo.
- g. Bajo régimen de sellado, un precinto a una tuerca de tapa de cilindro al motor.

4. BUJIAS.

- a. NGK B10 EGV, NGK B10 EV, NGK BR10 EG o NGK R625K-105, NGK B9 EGV, NGK B9 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.

5. CORONA.

- a. Corona: cantidad: 85 dientes.
- b. Piñón: 11 dientes, quedando prohibido el uso de otra relación.

6. CHASIS.

- a. El eje trasero deberá ser de material magnético, hueco, de 30 mm +/- 1 mm de diámetro externo y un espesor de 5 mm. +/- 0.1 mm a lo largo de todo el eje, a excepción de la zona de los chaveteros.
- b. No se autoriza ningún tipo de refuerzo, modificación o elementos adicionales que tengan por objetivo alterar el comportamiento del eje trasero o modifique sus características técnicas.
- c. El eje trasero debe utilizar únicamente dos puntos de apoyo o anclajes.
- d. **Disco de freno:** Queda prohibido el uso de discos de freno cerámicos.

7. PESO.

- a. El peso mínimo:
 - Chasis Nacional: 113 kg.
 - Chasis Importado: 115 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.

8. EMBRAGUE.

- a. Tolerancias según ficha de homologación
- 9. FILTRO DE AIRE:**
- a. Original del motor.
 - b. En Caso de lluvia se podrá utilizar el filtro MVR- Modelo 1121 con elemento filtrante y su respectivo protector original para el agua
 - c. Se permite sellar 1 motor por fecha, pudiendo realizar 1 reparación del motor por evento, con la debida autorización de los Comisarios Técnicos.
 - d. En el caso que exista una rotura que ponga en peligro la participación del piloto, este podrá sellar otro motor en cualquier momento de la competencia y deberá retroceder 10 puestos en la próxima grilla en la que participe en la fecha correspondiente.
 - e. Todos los componentes del motor deberán ser originales y no se permite ningún tipo de trabajo, en ninguna de sus partes y deberán responder a la ficha de homologación.

MONOMARCA 150 c.c.

- GRADUADOS - CADETES - MENORES -

1. MOTOR – TIPO DE MOTOR:

- Marcas KAYAK, DOWEN, GUERRERO y OKINOI, todos de origen chino, monocilíndrico, 150 c.c., 4 tiempos, refrigerado por aire, caja de cinco velocidades con embrague manual.
- Todos los motores deberán mantener todos sus componentes originales, idénticos de serie sin alteraciones, exceptuando lo puntualmente especificado.

2. CARTER:

- Carter original del motor, formas y dimensiones externas e internas originales.
- No se puede alterar la posición y medidas originales de los espárragos y/o tornillos. Es optativa la utilización de junta en el armado de ambas partes.
- Se permite quitar el sensor de marcha neutra y de velocidad

3. CILINDRO:

- Original del motor o su reemplazo idéntico de venta comercial.
- Permitido su rectificado hasta un diámetro máximo de \varnothing 62,5 mm. Prohibido el uso de camisa cromada. Se permite encamisar con fundición gris.
- Obligatorio el uso de la junta de base de cilindro, medida y material libre.
- Carrera: 49,3 mm +/- 0,20 mm
- Cilindro: altura máxima 68 mm. +/- 0.50 mm.

4. TAPA DE CILINDROS:

- Original del motor o su reemplazo de venta comercial.
- Obligatorio el uso de junta de tapa de cilindros. **Espesor de la junta: libre**
- El cubicaje de la cámara de combustión se tomará **motor armado**, el pistón en el P.M.S., **hasta el borde superior de la rosca de la bujía** y será de **diecisiete (17)** centímetros cúbicos como mínimo, sin tolerancia (se medirá con aceite hidráulico, bureta con sistema de decantación).
- Orificios de admisión de la tapa de cilindros; \varnothing 30 mm. (máximo)
- Orificios de escape de la tapa de cilindros; \varnothing 29 mm. (máximo).
- La medida interior de los conductos, tanto de admisión como de escape, es libre.
- Se permite encasquillar, material de fundición gris, inmantable.
- Casquillos: **admisión:** \varnothing 25,90 mm. (mínimo), \varnothing 26,20 mm. (máximo); **escape:** \varnothing 21,50 mm. (mínimo), \varnothing 21,80 mm. (máximo), manteniendo cuarenta y cinco grados (45°) y una parte recta de 4 mm. como mínimo.
- Prohibido el agregado de material.
- Se permite pintar, enarenar o granallar por fuera la Tapa de Cilindros y la Tapa de Válvulas.
- El "squish" de la Tapa de Cilindros no puede superar los 62,5 mm. de la junta.
- Prohibido el uso de Tapas de Cilindro marca "GMX".

5. ÁRBOL DE LEVAS:

- Árbol de levas original del modelo. Cruce, alzada y punto original.

Admisión	Escape
6,52 mm. (máximo)	6,36 mm. (máximo)

- No se permite el uso de dispositivos para cambio de punto en su masa.
- No se permite ejecutar correderas en el engranaje de mando o la maza.
- Se permite el uso de una corredera en el engranaje del árbol de levas.
- Este elemento será medido con una plantilla provista por la Comisión Técnica de la FRACCba.

6. GUIAS DE VALVULAS:

- a. Originales en material y forma.
- b. Del lado del conducto; libre en los conductos de admisión y escape.

7. VALVULAS:

- a. Originales, de material magnético con sus correspondientes trabas. Se permite el torneado de su cabeza para llevarla a la medida original. No se permite el torneado del asiento. Medidas:

Admisión	Escape
Ø : 31,60 mm +/- 0,20 mm	Ø : 26,00 mm +/- 0,20 mm
Vástago: 5,50 mm	Vástago: 5,50 mm
Largo: 91,50 mm. (máximo)	Largo: 90,60 mm. (máximo)

- b. Prohibido su mecanizado.
- c. Opcionalmente se permite el uso de válvulas "3B - M.P.I." originales del modelo, las que ante cualquier eventualidad, serán controladas mediante comparación de piezas con la muestra patrón.

8. PLATILLOS DE VALVULAS:

- a. Originales o "3B - M.P.I.", de material magnético.

9. RESORTES DE VALVULAS:

- a. Originales o similares de venta comercial. Se permite resortes marca "M.P.I."
- b. Cantidad por válvula igual a la original del motor.
- c. Diámetros del resorte grande 26,5 mm. y chico 17,5 mm., arandela grande hasta 2 mm. y chico hasta 1,50 mm.
- d. Conjunto Espiral 1:
 - I. Espiral grande: 7,5 vueltas y de diámetro 3,8 mm.
 - II. Espiral chico: 9,5 vueltas y de diámetro 2,5 mm.
- e. Conjunto Espiral 2:
 - I. Espiral grande: 7,5 vueltas y de diámetro 3,7 mm.
 - II. Espiral chico: 7,5 vueltas y de diámetro 2,7 mm.
- f. Se permite el intercambio de conjunto espiral y colocar arandela de hasta un (1) mm. de espesor.

10. BALANCINES:

- a. Originales. Manteniendo ángulos, radios y demás medidas originales.

11. CIGÜEÑAL:

- a. Se permite utilizar cigüeñal con dos (2) tortas iguales se permite torneado del lado del embrague 103 mm. +/- 0,5 mm. con un peso 3,420 Kg. (mínimo) con rulemanes y engranaje de distribución, sin chaveta de volante.
- b. Chavetero: 4 mm., original del cigüeñal y del volante. La chaveta debe ir completa, prohibido limarla, pulirla o alterarla.

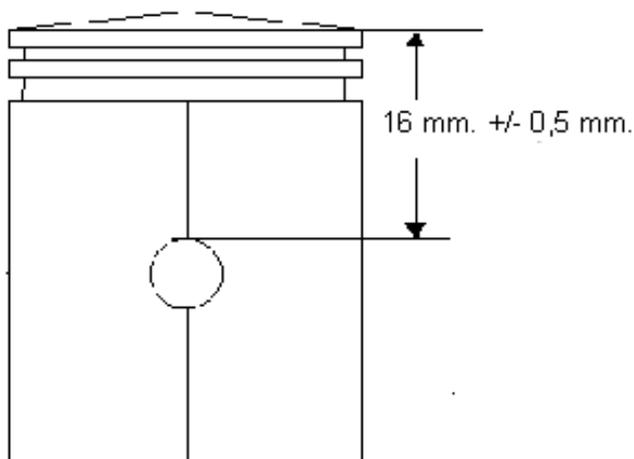
12. BIELA:

- a. Original o similar provista para motores de gran serie, manteniendo su longitud entre centros de 103,5 mm.
- c. Perno de pistón 15 mm., muñón 30 mm.
- d. [Se permite biela de muñón angosto con arandelas laterales para equiparar su espesor.](#)
- e. No se permite ningún tipo de modificación

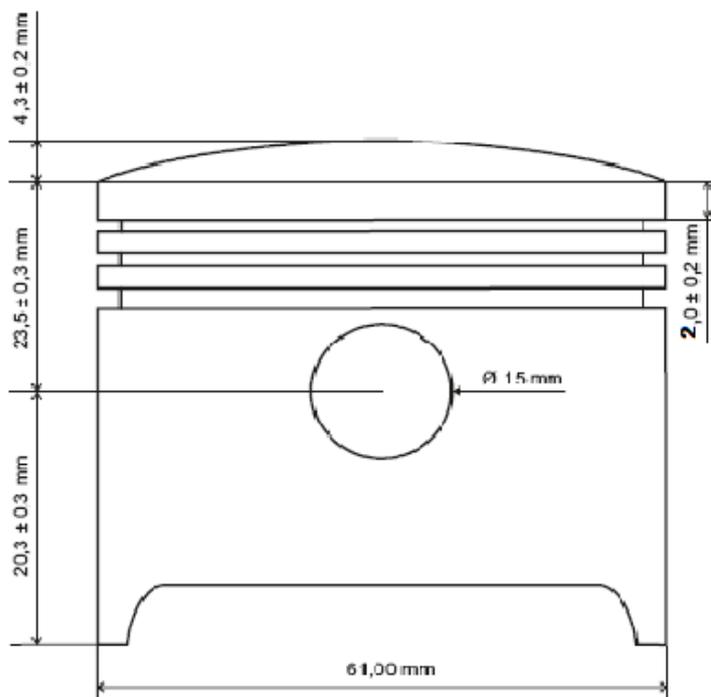
13. PISTON:

- a. Original del modelo de motor utilizado, o similar provisto para motores de gran serie, manteniendo la forma del modelo original y la cantidad de aros.
- b. Prohibido el uso de pistón de competición.
- c. Prohibido cualquier trabajo adicional sobre el mismo. Únicamente se permite retocar la cavidad del pistón para el alojamiento de las válvulas.
- d. Está totalmente prohibido su mecanizado (rellenado, pulido o alivianado).

- e. La afloración del pistón no debe superar los 4,5 mm. en su parte más alta.
- f. La cabeza del pistón (donde se toma la medida según croquis), no debe sobresalir de la camisa.
- g. Perno: se permite cambiar el seguro seger del pistón por teflón.
- h. Perno: 15 mm., del perno a la cabeza del pistón: 16 mm. \pm 0,5 mm. (ver croquis).



Marca MAD



M.A.D INDUSTRIAL S.R.L
www.pistonesmad.com

14. AROS:

- a. Originales del motor o similares.
- b. Cantidad original.

- c. Todos los aros deben estar en correcto funcionamiento, manteniendo la presión original contra la camisa del cilindro, al finalizar la competencia.
- d. Primer aro: 1 mm ó 1,20 mm; segundo aro: 1 mm ó 1,20 mm; y tercer aro: 2 mm ó 2,5 mm.

15. CARBURADOR:

- a. Marca PZ27, de fabricación CHINA o JAPONESA. Debe estar homologado por la Comisión Técnica.
- b. Opcional el cebador, o modificar las dimensiones de sus componentes.
- c. Difusor: original Ø 26.80 mm. (máximo) x Ø 20,03 mm. (máximo), aguja original. Cañita: Ø 0.57 mm. (+ 0.02 mm.)
- d. Posición en altura de la aguja en la guillotina libre.
- e. El diámetro de paso de combustible de los gliceurs:
 - Alta: Ø 115 mm. (máximo).
 - Baja: Ø 75 mm. (máximo).
- e. Estándar interior y exterior
- f. No se permite bomba de pique.
- g. Venas de aire.

1. Alta: Ø 0.97 mm. (+ 0.02 mm.)

2. Baja: Ø 1.27 mm. (+ 0.02 mm.)

16. FILTRO DE AIRE:

- a. De material espuma y goma, debiendo el mismo, cumplir con su propósito y no poseer ningún tipo de elemento difusor o canalizador fijo o móvil en su interior.
- b. Se prohíbe cualquier tipo de toma dinámica o precámara delante del filtro o entre el filtro y el carburador.

17. TUBO DE ADMISION:

- a. Original o similar provisto para motores de gran serie en material, forma, terminación superficial y dimensiones.
- b. Tanto el tubo de admisión como el carburador deben estar firmemente sujetos al finalizar la competencia impidiendo cualquier ingreso de aire que no sea por la boca del carburador.
- c. Se podrá trabajar en su interior, para poder llevarlo a la medida. Queda prohibido el agregado de algún tipo de pieza con el fin de canalizar u orientar el fluido en su interior.
- d. Diámetros: lado de la tapa: 30 mm. (máximo), 28,5 mm. (mínimo); lado del carburador: 28,5 mm. (máximo)
- e. Se permite espiga para el centrado del tubo de admisión.

18. ESCAPE:

- a. Únicamente el homologado (autorizado), por la Federación (F.R.A.D.Cba.), manteniendo sus formas y sus dimensiones originales. Se permite quitar borde de soldadura en la boquilla del mismo.
- b. La junta de escape en su interior, no podrá ser inferior a Ø 29 mm.
- c. El espesor de la junta de escape: 4,5 mm. (máximo).

19. RODAMIENTOS, JAULAS, RETENES, JUNTAS Y CADENAS:

- a. Libres, manteniendo las medidas originales.

20. EMBRAGUE:

- a. Original, prohibido cualquier tipo de modificación. Cantidad de discos 5 (cinco) original.

21. TRANSMISIÓN:

- a. **Primaria:** 1º: 36; 2º: 32; 3º: 28; 4º: 26; 5º: 24.
- b. Todos los engranajes deben ser originales o similares, manteniendo tanto el número de dientes 21, como así también su diámetro exterior 41,70 mm y ancho original: 25,60 mm
- c. **Secundaria:** 1º: 13, 2º: 17, 3º: 20, 4º: 23, 5º: 25.
- d. Número de dientes de piñón y de corona: libres.

- e. Cadena de dimensiones similares a utilizada por el motor original. Cadena paso: $\frac{1}{2}$.
- f. Tapa cubre transmisión: opcional su uso.
- g. Para los motores GUERRERO, DOWEN y OKINAI, se permite la relación primaria original del motor, o en su reemplazo (opcional), la del motor KAYAK.

22. SISTEMA DE ARRANQUE Y LLAVE DE CORTE:

- a. Original debe funcionar
- b. Llave de corte de uso opcional.
- c. Se permite cambiar el buje del burro de arranque por un rodamiento.

23. BATERIA:

- a. Obligatoria en funcionamiento

24. ENCENDIDO:

- a. Sistema original del modelo de motor, punto original con chaveta.
- b. CDI: original del modelo de motor. Estándar. Sin avance y sin atraso.



25. BUJÍA:

- a. Original o de reemplazo similar a la original.
- b. Se prohíbe el uso de punta de platino.
- c. Prohibido su torneado y deberá tener la arandela original. Este será medido en pruebas de clasificación, series y final

26. PESO MÍNIMO:

- a. Para todas las categorías: con el piloto y con el combustible con que terminó la competencia.
 - ✓ **MENORES:** Ciento cincuenta (150) Kilogramos.
 - ✓ **CADETES:** Ciento setenta y cinco (175) Kilogramos.
 - ✓ **GRADUADOS:** Ciento ochenta y cinco (185) Kilogramos.
 - ✓ **SENIORS:** Ciento noventa (190) Kilogramos.

27. ENCENDIDO:

Se prohíbe el uso de regulador de voltaje.

150 C.C. – LIBRE

1. MOTOR:

- a. Únicamente marcas KAYAK, DOWEN, GUERRERO y OKINOI, todos de origen chino, monocilíndrico, 150 c.c., 4 tiempos, refrigerado por aire, caja de cinco velocidades con embrague manual.
- b. Ciento cincuenta centímetros cúbicos (150 c.c.).
- c. Monocilíndrico.
- d. Cuatro (4) tiempos.
- e. Refrigerado por aire.
- f. Los motores deberán tener todos sus elementos o componentes de fábrica o su reemplazo similar de venta comercial.
- g. Preparación libre en todos sus componentes.

2. CILINDRO:

- a. Permitido su rectificado hasta un diámetro máximo de 63,5 mm.
- b. Cilindrada máxima: 157 c.c.
- c. Carrera 49,3 mm +/- 0,20 mm.

3. CARBURADOR:

- a. Marca PZ27. Respetando su número, su principio de funcionamiento y la conservación de su emplazamiento.
- b. Exterior: original. Interior: libre.
- c. Sin bomba de pique.
- d. Prohibido cortina plana y diafragma.
- e. Se permite quitar el cebador y tapar los orificios de eje.
- f. Venas de aire.
 1. Alta: Ø 0.97 mm. (+ 0.02 mm.)
 2. Baja: Ø 1.27 mm. (+ 0.02 mm.)
- g. El diámetro de paso de combustible de los gliceurs:
 - Alta: Ø 115 mm. (máximo).
 - Baja: Ø 75 mm. (máximo).

4. TUBO DE ADMISION:

- a. Original o similar provisto para motores de gran serie en material, forma, terminación superficial y dimensiones.
- b. Tanto el tubo de admisión como el carburador deben estar firmemente sujetos al finalizar la competencia impidiendo cualquier ingreso de aire que no sea por la boca del carburador, en el caso de ocurrir, -a criterio de las autoridades deportivas-, será sancionado.
- c. Se podrá trabajar en su interior, para poder llevarlo a la medida. Queda prohibido el agregado de algún tipo de pieza con el fin de canalizar u orientar el fluido en su interior.
- d. Diámetro: lado de la tapa: 30 mm. (máximo), 28,5 mm. (mínimo); lado del carburador: 28,5 mm. (máximo)
- e. Se permite espiga para el centrado del tubo de admisión.

5. VALVULAS:

- a. Libres en material y diseño.
- b. Dimensiones: admisión: 31,60 mm +/- 0,20 mm; vástago: 5,50 mm; largo máximo: 91,50 mm. Escape: 26,00 mm +/- 0,20 mm.; vástago: 5,50 mm; largo máximo: 90,60 mm.

6. ESCAPE:

- a. Libre, con amortiguador de ruidos, entiéndase el silenciador o sordina no se reglamenta en medidas, pero debe disminuir notablemente el ruido.
- b. No debe sobrepasar el paragolpes trasero.

7. ENCENDIDO:

- a. Libre.

- b. Se permite retirar las bobinas de luces y carga.
- c. Prohibido rotor interno.
- 8. FILTRO DE AIRE:**
 - a. Libre.
- 9. CAJA DE VELOCIDADES:**
 - a. Libre, de cinco (5) velocidades con embrague manual.
- 10. RODAMIENTOS, JAULAS, RETENES, JUNTAS Y CADENAS:**
 - a. Libres, manteniendo las medidas originales.
- 11. PESO:**
 - a. Ciento ochenta (**180**) Kilogramos con el piloto y con el combustible con que terminó la competencia.

150 C.C. – STANDART

- 1. MOTOR – TIPO DE MOTOR:**
 - a. Marcas KAYAK, todo de origen chino, mono cilíndrico, 150 c.c., 4 tiempos, refrigerado por aire, caja de cinco velocidades con embrague manual.
 - b. Todos los motores deberán mantener todos sus componentes originales, idénticos de serie sin alteraciones.
- 2. CARTER:**
 - a. Carter original del motor, formas y dimensiones externas e internas originales.
 - b. No se puede alterar la posición y medidas originales de los espárragos y/o tornillos.
 - c. Se permite quitar el censor de marcha neutra y de velocidad
- 3. CILINDRO:**
 - a. Original del motor o su reemplazo idéntico de venta comercial.
 - b. Permitido su rectificado hasta un diámetro máximo de Ø 61,25 mm. Prohibido el uso de camisa cromada.
 - c. Obligatorio el uso de la junta de base de cilindro, medida y material libre
 - d. Cilindro: altura máxima original de fabrica
- 4. TAPA DE CILINDROS:**
 - a. Original del motor. Obligatorio el uso de junta de tapa de cilindros de espesor 1 mm.
 - b. La medida interior de los conductos, tanto de admisión como de escape original de fábrica no se permite ninguna modificación
 - c. Casquillos: **admisión:** Ø 25,90 mm. (mínimo), Ø 26,20 mm. (máximo); **escape:** Ø 21,50 mm. (mínimo), Ø 21,80 mm. (máximo), manteniendo cuarenta y cinco grados (45°) y una parte recta de 4 mm. como mínimo.
 - d. Prohibido el agregado de material.
 - e. Se permite pintar, enarenar o granallar por fuera la Tapa de Cilindros y la Tapa de Válvulas.
- 5. ÁRBOL DE LEVAS:**
 - a. Árbol de levas original del modelo. Cruce, alzada y punto original.

Admisión	Escape
6,52 mm. (máximo)	6,36 mm. (máximo)

 - b. No se permite el uso de dispositivos para cambio de punto en su masa.
 - c. No se permite ejecutar correderas en el engranaje de mando o la maza.
 - d. Se permite el uso de una corredera en el engranaje del árbol de levas.
 - e. Este elemento será medido con una plantilla provista por la Comisión Técnica de la FRADCba.

6. GUIAS DE VALVULAS:

- a. Originales en material y forma.

7. VALVULAS:

- a. Originales, de material magnético con sus correspondientes trabas. No se permite el torneado del asiento. Medidas:

Admisión	Escape
Ø : 31,60 mm +/- 0,20 mm	Ø : 26,00 mm +/- 0,20 mm
Vástago: 5,50 mm	Vástago: 5,50 mm
Largo: 91,50 mm. (máximo)	Largo: 90,60 mm. (máximo)

- b. Prohibido su mecanizado.

8. PLATILLOS DE VALVULAS:

- a. Originales o "3B - M.P.I.", de material magnético.

9. RESORTES DE VALVULAS:

- a. Originales.
- b. Cantidad por válvula igual a la original del motor.
- c. Diámetros del resorte grande 26,5 mm. y chico 17,5 mm., arandela grande hasta 2 mm. y chico hasta 1,50 mm.
- d. Conjunto Espiral 1:
 - I. Espiral grande: 7,5 vueltas y de diámetro 3,8 mm.
 - II. Espiral chico: 9,5 vueltas y de diámetro 2,5 mm.
- e. Conjunto Espiral 2:
 - I. Espiral grande: 7,5 vueltas y de diámetro 3,7 mm.
 - II. Espiral chico: 7,5 vueltas y de diámetro 2,7 mm.

10. BALANCINES:

- a. Originales. Manteniendo ángulos, radios y demás medidas originales.

11. CIGÜEÑAL:

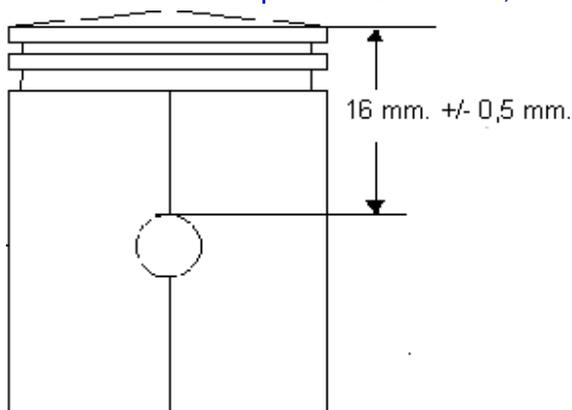
- a. Orinal de fabrica

12. BIELA:

- a. Original o similar provista para motores de gran serie, manteniendo su longitud entre centros de 103,5 mm.
- b. Perno de pistón 15 mm., muñón 30 mm.
- c. No se permite ningún tipo de modificación

13. PISTON:

- a. Original del modelo marca chino, o similar provisto para motores de gran serie, manteniendo la forma del modelo original y la cantidad de aros.
- b. Prohibido el uso de pistón de competición.
- c. Prohibido cualquier trabajo adicional sobre el mismo.
- d. Está totalmente prohibido su mecanizado (rellenado, pulido o alivianado).
- e. Perno: se permite cambiar el seguro seger del pistón por teflón.
- f. Perno: 15 mm., del perno a la cabeza del pistón: 16 mm. ± 0,5 mm. (ver croquis).



14. AROS:

- a. Originales del motor o similares.
- b. Cantidad original.
- c. Todos los aros deben estar en correcto funcionamiento, manteniendo la presión original contra la camisa del cilindro, al finalizar la competencia.

15. CARBURADOR:

- a. Marca PZ27, de fabricación CHINA o JAPONESA. Debe estar homologado por la Comisión Técnica.
- b. Opcional el cebador, o modificar las dimensiones de sus componentes.
- c. Difusor: original \varnothing 26.80 mm. (máximo) x \varnothing 20,03 mm. (máximo), aguja original. Cañita: \varnothing 0.57 mm. (+ 0.02 mm.)
- d. Posición en altura de la aguja en la guillotina libre.
- e. El diámetro de paso de combustible de los gliceurs:
 - Alta: \varnothing 105mm +/- 2 (máximo).
 - Baja: \varnothing 65 mm. (máximo).
- e. Estándar interior y exterior
- f. No se permite bomba de pique.
- g. Venas de aire.
 - Alta: \varnothing 0.97 mm. (+ 0.02 mm.)
 - Baja: \varnothing 1.27 mm. (+ 0.02 mm.)

28. FILTRO DE AIRE:

- a. De material espuma y goma, debiendo el mismo cumplir con su propósito, se permite filtro con Venturi incorporado.

16. TUBO DE ADMISION:

- a. Original o similar provisto para motores de gran serie en material, forma, terminación superficial y dimensiones.
- b. Tanto el tubo de admisión como el carburador deben estar firmemente sujetos al finalizar la competencia impidiendo cualquier ingreso de aire que no sea por la boca del carburador

17. ESCAPE:

- a. Únicamente el homologado por la Federación (FRADCba.) manteniendo sus formas y sus dimensiones originales. Se permite quitar borde de soldadura en la boquilla del mismo.
- b. La junta de escape en su interior, no podrá ser inferior a \varnothing 29 mm.
- c. El espesor de la junta de escape: 4,5 mm. (máximo).

18. RODAMIENTOS, JAULAS, RETENES, JUNTAS Y CADENAS:

- a. Originales o similares, manteniendo las medidas originales.

19. EMBRAGUE:

- a. Original, prohibido cualquier tipo de modificación. Cantidad de discos 5 (cinco) original.

20. TRANSMISION:

- a. **Primaria:** 1º: 36; 2º: 32; 3º: 28; 4º: 26; 5º: 24.
- b. Todos los engranajes deben ser originales o similares, manteniendo tanto el número de dientes 21, como así también su diámetro exterior 41,70 mm y ancho original: 25,60 mm
- c. **Secundaria:** 1º: 13, 2º: 17,3º: 20,4º: 23,5º: 25.
- d. Número de dientes de piñón y de corona:
- e. Cadena de dimensiones similares a utilizada por el motor original. Cadena paso: ½.
- f. Tapa cubre transmisión: opcional su uso.

21. SISTEMA DE ARRANQUE Y LLAVE DE CORTE:

- a. Original debe funcionar
- b. Llave de corte de uso opcional.
- c. Se permite cambiar el buje del burro de arranque por un rodamiento.

22. BATERIA:

- a. Obligatoria en funcionamiento
- 23. ENCENDIDO:**
 - a. Sistema original del modelo de motor, punto original con chaveta.
 - b. CDI: original del modelo de motor se permite CDI Pietcard 2380 r o rr.
- 24. BUJÍA:**
 - a. Original o de reemplazo similar a la original.
 - b. Se permite el uso de punta de platino.
 - c. Prohibido su torneado y deberá tener la arandela original. Este será medido en pruebas de clasificación, series y final
- 25. PESO MÍNIMO:**
 - a. Para todas las categorías: con el piloto y con el combustible con que terminó la competencia.: Ciento ochenta y cinco (185) Kilogramos
- 26. ENCENDIDO:**
 - a. Original no se permite ninguna modificación. Se prohíbe el uso de regulador de voltaje.
- 27. CUBICAJE:**
 - a. Motor armado, 18 cm³ hasta el tope de rosca de bujía.

JUVENIL 110 C.C.

- 1.- MOTOR:**
 - a. Provisto por la F.R.A.D.C. a través de la modalidad estipulada en el Reglamento General del Certamen.
 - b. Será obligatorio permanecer en Parque Cerrado.
 - c. Los kartings deberán asistir sin nada de combustible en tanque, ya que también se le proveerá del combustible.
- 2.- CORONA:**
 - Es de 23 dientes.
- 3.- PESO MÍNIMO:**
 - Ciento veinticinco (125) Kg con el piloto y con el combustible con que termina la competencia.

MONOMARCA INFANTIL

- 4.- MOTOR:**
 - Provisto por la F.R.A.D.C. a través de la modalidad estipulada en el Reglamento General del Certamen.
- 5.- BARRA ANTIVUELCO:**
 - De uso opcional
- 6.- EMBRAGUE:**
 - No se podrá agregar ningún producto que altere su funcionamiento
- 7.- CORONA:**
 - Es de 42 dientes de paso 3/8.
- 8.- PESO MÍNIMO:**
 - Noventa y cinco (95) Kilogramos con el piloto y con el combustible con que terminó la competencia.

ANEXO I
al
REGLAMENTOS TECNICO
CAMPEONATO PROVINCIAL
DE KARTING EN ASFALTO 2023

REGLAMENTO TÉCNICO GENERAL AÑO 2023

3.- NEUMÁTICOS

3.a.- Neumáticos para piso seco:

...

- b) **Para la categoría Directos 125 c.c. – Light:** Uso obligatorio, **UN (1)** juego de neumáticos **IBF** (sello amarillo), cada **DOS (2)** carreras.

3.b.- Neumáticos para lluvia:

...

- b) **Opcional:** Se podrá utilizar neumáticos para “lluvia” marca “PRONEC”.

15.- ADQUISICIÓN O REGISTRO DE DATOS (DATA LOGGING)

...

Donde dice:

- b) Solamente está autorizado un único sistema de adquisición de datos aprobado y homologado: Marca: AIM (Mychron), y ALFANO 6. **No telemetría.**

Debe decir:

- b) Solamente está autorizado un único sistema de adquisición de datos aprobado y homologado: Marca: AIM (Mychron), y ALFANO 6. No telemetría. **Ningún sistema de adquisición de datos está autorizado en las categorías Juvenil 110 c.c. y Monomarca Infantil.**

18.- COMBUSTIBLE

18.1 - Combustible

...

Donde dice:

- d) **Para las categoría Directos 125 c.c. Light:** Nafta de expendio comercial, deberá utilizarse la adquirida al proveedor de la categoría en el circuito.

Debe decir

- d) **Para las categoría Directos 125 c.c. Light, Juniors y Promocional 60:** Nafta de expendio comercial, deberá utilizarse la adquirida al proveedor de la categoría en el circuito.

REGLAMENTO TÉCNICO ESPECIALES

DIRECTOS

125 C.C. - LIGHT

7. CARBURADOR:

...

Donde dice:

- b. Modelos permitidos: IBEA F4 hasta HC112. (Los carburadores más nuevos, no están permitidos).

Debe decir:

- b. Modelos permitidos: IBEA F4 y JET F7 hasta HC112. (Los carburadores más nuevos, no están permitidos).

JUNIORS

MOTOR REFRIGERADO A AGUA

18. TRANSMISIÓN:

...

Donde dice:

- b. Transmisión: Piñón: 10; Corona: Libre

Debe decir:

- b. Transmisión: Piñón: 10; Corona: 69 ó 70

26. COMPRESIÓN:

- a. Se medirá de la siguiente forma: Con el pistón en el punto muerto superior, se agregará dieciocho (18) centímetros cúbicos de aceite SAE 20, el cual no deberá superar el último hilo de rosca de la tapa de cilindro.

Córdoba, marzo de 2023

ANEXO II
al
REGLAMENTOS TECNICO
CAMPEONATO PROVINCIAL
DE KARTING EN ASFALTO 2023

REGLAMENTO TÉCNICO GENERAL AÑO 2023

4.- CHASIS:

...

4.9 - Paragolpes

...

* Paragolpe delantero:

Donde dice:

Opcional para la categoría Directos 125 c.c. Light , y obligatorio para la Junior y Promocional 60 c.c.:

Debe decir:

Opcional para las categorías Directos 125 c.c. Light , Junior y Promocional 60 c.c.:

Córdoba, marzo de 2023