

Reglamento Técnico Argentino de Karting 2007

El presente Reglamento Técnico Argentino de Karting entra en vigencia el día 11 de abril de 2007 hasta el 31/12/07 y reemplaza a todo otro Reglamento Técnico de Karting emitido con anterioridad; toda modificación al mismo será comunicada mediante anexos oficiales de CNK-CDA.

INDICE:

Artículo 1: Clasificación y Definiciones

Artículo 2: Prescripciones Generales

Artículo 3: Seguridad del Kart y Equipo

Campeonatos Argentinos: Reglamentos Técnicos Generales

Reglamentos Técnicos Especiales: Fórmula Intercontinental C – Sudam

Reglamentos Técnicos Especiales: Categoría Sudam Junior

Reglamentos Técnicos Especiales: Categoría PreJunior

Reglamentos Técnicos Especiales: Categoría Promocional

Anexos

ARTÍCULO 1

Clasificación y Definiciones

1) CLASIFICACIÓN

Aplicación

Categorías Nacionales: Campeonato Argentino de Karting,
Campeonatos Zonales, fiscalizados por la FRAD correspondiente.

- Intercontinental C Sudam.
- Categoría Sudam Junior
- Categoría Pre Junior
- Categoría Promocional TBR

Categorías Club: el resto de las categorías fiscalizados por las FRAD, de acuerdo al listado presentado por las mismas y aprobado por la CNK - CDA.

2) Definiciones

Se adoptarán las definiciones indicadas de ahora en adelante en los Reglamentos y sus Apéndices, y en todos los Reglamentos Suplementarios, y ellos serán de uso general.

2.1 – General

2.1.1 – Definición de un Kart

Un kart es un vehículo con o sin carrocería, con 4 ruedas no alineadas en contacto con el suelo, dos direccionales y dos de tracción sobre un mismo eje, sin amortiguación.

Sus partes principales son el chasis (incluso la carrocería), los neumáticos y el motor.

2.1.2 – Adquisición de Datos

Todo sistema, con o sin memoria, instalado en un kart, que permita al conductor durante o después de la carrera, que lea, indique, obtenga, registre, informe o transmita cualquier información.

2.1.3 – Telemetría

Transmisión de datos entre un kart en movimiento y un receptor externo.

2.1.4 – Homologación

Ésta es la certificación oficial de la CIK-FIA o la CNK-CDA-ACA, de que un modelo específico de chasis, motor, neumáticos, etc, ha sido fabricado en serie y en número suficiente, que justifica su utilización en una o varias de las categorías clasificadas en este Reglamento.

Las Homologaciones Internacionales deben someterse a la CIK-FIA por el ASN del país dónde el equipo se construye, y las Homologaciones Nacionales serán aprobadas por la CNK-CDA-ACA; debiéndose confeccionar una Ficha de Homologación (Artículo 2.1.5).

Este procedimiento se regirá por el Reglamento de Homologaciones establecido por la CIK-FIA o la CNK-CDA-ACA, y cualquier Fabricante que desee homologar su modelo(s) debe encargarse de cumplir sus reglas.

2.1.5 – Ficha de Homologación

Cualquier modelo de chasis, motor o equipos homologados por la CIK-FIA o la CNK-CDA-ACA deben tener como forma descriptiva una Ficha de Homologación en que se encontrarán todos los datos que le permiten a dicho modelo ser identificado.

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 presentes, podrán excluir al Competidor.

Con la venta de un equipo, el Fabricante debe entregar copia de la Ficha de Homologación correspondiente.

2.1.6 - Componentes mecánicos

Cualquier componente necesario para la propulsión, dirección y frenando, así como cualquier adicional, sea fijo o móvil, necesario por su normal funcionamiento.

2.1.7 - Componente de serie, original

Cualquier componente que ha pasado todas las fases industriales fijadas por el Fabricante del equipo considerado y originalmente montado en el kart.

2.1.8 - Compuesto

Un material compuesto de varios elementos distintos y esta asociación tiene propiedades diferentes a la de los componentes tomados separadamente.

2.1.9 - Máximo

El mayor valor que puede alcanzar una cantidad variable; el límite más alto.

2.1.10 - Mínimo

El menor valor que puede alcanzar una cantidad variable; el límite más bajo.

2.2 – Chasis

Estructura global del kart que incluye los componentes mecánicos y la carrocería, incluso cualquier parte que sea interdependiente de dicha estructura.

2.2.1 – Bastidor

Parte de apoyo principal del chasis, en una sola pieza. Recibe las partes principales y auxiliares.

2.3 – Motor

2.3.1 – Cilindrada

V volumen comprendido en el cilindro del motor, por el movimiento ascendente o descendente del pistón.

Este volumen se expresa en centímetros cúbicos y para todos los cálculos el número “ π ” se tomará como 3,1416.

$$V = 0.7854 \times d^2 \times l$$

con: d = diámetro del cilindro; l = carrera del pistón.

2.3.2 – Conductos o canales

Los conductos o canales, son elementos cilíndricos o cilíndrico-cónicos que permiten el pasaje de gases, unos desde el carter hasta la cabeza del pistón, otros desde el exterior del cilindro a las luces de admisión y desde

las luces de escape al exterior del cilindro.

2.3.3 – Puertos de aspiración y escape

Un puerto está definido por la intersección de la periferia del cilindro y el conducto de entrada o salida de gases. Este puerto es abierto o cerrado por el pasaje del pistón.

2.3.4 – Power valve

Por "power valve" (válvula de poder) se entiende cualquier sistema que puede alterar, en forma manual, eléctrica, hidráulica o por cualquier otro medio, el tiempo o el caudal normal de escape, en cualquier punto entre el pistón y la salida de escape, cuando el motor está en funcionamiento.

2.3.4 – Radiador

Este es un intercambiador específico que permite la refrigeración de un líquido con aire. Intercambiador Líquido/Aire.

2.4 – Tanque de combustible

Cualquier recipiente capaz de contener combustible, que pueda fluir al motor.

2.5 – Rueda

Definida por una llanta con un neumático, para la propulsión y conducción del kart.

2.6 – Radiador

Este es un intercambiador específico que permite la refrigeración de un líquido con aire. Intercambiador Líquido/Aire.

ARTÍCULO 2

Prescripciones Generales

1) General

1.1 – El kart y cualquier modificación deben estar conformes a los Reglamentos Específicos de la Categoría a la que pertenece, o a las siguientes Prescripciones Generales.

1.2 – Aplicación de las Prescripciones Generales

Estas Prescripciones Generales son aplicables a todas las Categorías, en los casos que no estén sujetos a regulaciones específicas.

1.3 – Es responsabilidad de cada Concurante demostrar a los Inspectores y Ayudantes, que su kart obedece a los Reglamentos integralmente, a lo largo de todo el evento.

1.4 – Las dudas originadas en el presente Reglamento deberán ser consultadas por escrito a la CNK-CDA del ACA, que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente Reglamento.

1.5 – Modificaciones

Cualquier modificación está prohibida, si no es autorizada explícitamente por un artículo de este Reglamento o por razones de seguridad decididas por la Comisión Directiva. Por modificación se entiende cualquier acción que signifique cambiar el aspecto inicial, las dimensiones, los dibujos o las fotografías de una parte original homologada.

1.6 – Agregado de materiales o partes

Cualquier agregado o fijación de material o de partes, se prohíbe si no es autorizado expresamente por un artículo de estos Reglamentos o por razones de seguridad decididas por la Comisión Directiva. El material removido no puede usarse de nuevo. Luego de un accidente, está autorizada la reparación del bastidor, por la adición de los materiales necesarios (aporte de material para soldar, etc.); otras partes desgastadas o dañadas no pueden ser reparadas por agregado o fijación de material, a menos que un artículo de estas

Reglamentaciones lo autoriza excepcionalmente.

2) Kart

2.1 – Requerimientos Generales

2.1.1 – Un kart está compuesto por el chasis con su carrocería, los neumáticos y el motor. Este debe cumplir las siguientes condiciones generales.

2.1.2 – Posición de manejo: sobre el asiento, con los pies hacia adelante.

2.1.3 – Número de ruedas con neumáticos: 4.

2.1.4 – Equipamiento: el uso de titanio en el chasis está prohibido.

2.2 – Requerimientos Especiales

• Chasis	Artículo 2.3
• Dimensiones y peso	Artículo 2.4
• Paragolpes	Artículo 2.5
• Piso	Artículo 2.6
• Carrocería	Artículo 2.7
• Transmisión	Artículo 2.8
• Cubre cadenas	Artículo 2.9
• Suspensión	Artículo 2.10
• Frenos	Artículo 2.11
• Dirección	Artículo 2.12
• Asiento	Artículo 2.13
• Pedales	Artículo 2.14
• Acelerador	Artículo 2.15
• Motor	Artículo 2.16
• Silenciador de aspiración	Artículo 2.17
• Escape	Artículo 2.18
• Ruido	Artículo 2.19
• Tanque de combustible	Artículo 2.20
• Combustible	Artículo 2.21
• Rueda: llanta y neumático	Artículo 2.22
• Números de competencia	Artículo 2.23
• Equipo de cronometraje y telemetría	Artículo 2.24
• Comercialización	Artículo 2.25

3) Chasis

3.1 – 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 debe representar riesgo para la seguridad del kart y pilotos.

3.2 – Modificaciones

Cualquier modificación al chasis homologado está autorizada con excepción de lo siguiente:

- Indicaciones que consten en la Ficha de Homologación bajo las letras A y B.
- La distancia entre ejes.
- El diámetro de los tubos principales de la estructura que sean superiores a 26mm. y de un largo superior a los 250mm.

- El sistema de fijación de la punta de eje.
- El número de curvas en los tubos con un diámetro mayor a 26mm. y de un largo superior a los 25mm.
- El número de tubos de un diámetro superior a los 26mm. y de un largo mayor a 250mm.
- El ancho delantero exterior.
- El ancho trasero exterior.
- El ancho central exterior.
- El largo máximo total.
- Indicaciones del constructor sobre el modelo establecido en la Ficha de Homologación bajo la letra C.
- La placa de identificación.

3.3 – Bastidor

3.3.1 – Función

Constituye sobre todo el elemento principal que sostiene al vehículo.

Sirve para la conexión rígida de las partes principales correspondientes al chasis y a la incorporación de las piezas auxiliares.

Otorga al kart la resistencia necesaria a las cargas eventuales que sobrevengan cuando éste se encuentra en funcionamiento.

3.3.2 – Descripción

La estructura del chasis es la parte central que soporta todo el kart.

Deberá ser lo suficientemente resistente como para absorber las cargas producidas cuando el vehículo está en movimiento.

3.3.3 – Requerimientos

Construcción tubular de acero imantable, de sección cilíndrica.

Monolítica de piezas soldadas o fundidas, no desmontables.

La flexibilidad del chasis, corresponderá a los límites de elasticidad de la construcción tubular.

3.4 – Piezas principales del chasis

3.4.1 – Función

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

3.4.2 – Descripción

- Las llantas y su sistema de fijación.
- El eje posterior.
- Los soportes del eje trasero.
- Las puntas de eje.
- Los soportes de las puntas de eje.
- El sistema de comando de la dirección.

3.4.3 – Requerimientos

Todas las piezas principales del chasis deben estar sólidamente fijadas unas a otras o a la estructura del chasis.

Sólo se admitirán conexiones articuladas para el soporte de las puntas de eje y para la dirección.

Queda prohibido otro dispositivo que cumpla la función de articulación en cualquiera de los ejes cartesianos.

Se prohíbe el uso de cualquier dispositivo amortiguador, hidráulico o neumático contra las oscilaciones.

El eje trasero debe tener un diámetro externo máximo de 50mm. y un mínimo de espesor de pared de 1.9mm. en todos sus puntos, y ser de material imantable.

3.5 – Piezas auxiliares del chasis

3.5.1 – Función

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.

Las piezas auxiliares no deben tener como función las asignadas a las partes principales

3.5.2 – Descripción

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

3.5.3 – Requerimientos

Las piezas auxiliares deben estar sólidamente fijadas.

Se permiten las conexiones flexibles.

Deben estar montadas de manera de no desprenderse durante la marcha del kart.

3.6 – Homologación de chasis

Todas las estructuras de los chasis serán objeto de una homologación, de acuerdo con los Reglamentos Especiales redactados y aprobados por la CIK o CNK-CDA.

Deberán estar descriptos en una ficha descriptiva llamada “Ficha de Homologación” de acuerdo con el modelo establecido por la CIK y sellada y visada por la CNK o la ASN y la CIK según corresponda.

3.7 – Identificación y control del chasis

La identificación de la estructura homologada deberá ser posible gracias a las descripciones técnicas (fotos, dibujos, anotaciones, etc.) contenidas en la Ficha de Homologación y por métodos fijados por la CNK.

3.8 – Extensiones de Homologación

Un constructor tendrá la posibilidad de modificar la estructura que hubiera hecho homologar durante el período fijado por la CNK, bajo reserva de respetar las siguientes condiciones:

- La solicitud de Extensión de Homologación debe presentarse en el formulario establecido por la CNK-CDA.

Deberá mostrar los dibujos, descripciones y detalles de la pieza antigua y nueva.

- En ningún caso, sea bajo la forma que fuere, la modificación solicitada en la Extensión a la Ficha de Homologación, deberá permitir una mejora directa o indirecta en su rendimiento. La decisión de la CNK-CDA será inapelable.

- Se autorizará una Extensión de Homologación para los chasis por razones de seguridad para reforzar así el modelo original sin cambiar el diseño de base.

- Se autorizarán dos Extensiones a la Ficha de Homologación.

- La primera durante el segundo año de vigencia.
- La segunda durante el tercer año de vigencia.

- Las Extensiones de Homologación sólo podrán solicitarse para modificar:
- El ancho delantero exterior.
- El ancho trasero exterior.
- El ancho central exterior.
- El largo máximo total.

- Toda solicitud de Extensión de Homologación deberá ser dirigida a la Secretaría de la Presidencia de la CNK, por el constructor.

- La Comisión de Homologaciones de la CNK -CDA deberá dar a conocer sus condiciones dentro de los 30 días siguientes a la recepción de la solicitud, sean éstas de aceptación o rechazo.

- En caso de aceptarse la solicitud de Extensión de Homologación, ésta deberá estar firmada por la CNK y el constructor, adjuntándola a la Ficha de Homologación de base de la cuál pasará a ser parte integrante.

- Los gastos relativos a la solicitud de Extensión de Homologación estarán a cargo del constructor solicitante.

4) Dimensiones y peso

4.1 – Especificaciones Técnicas

- Distancia entre ejes: mínimo: 101cm., máximo: 127cm.
- Trocha: al menos 2/3 de la distancia entre ejes usada.
- Largo total: 182cm. máximo, sin el carenado frontal.
- Ancho total: 140cm. máximo.
- Altura: 65cm. máximo desde el suelo, excluido el asiento.

Ningún otro elemento de la carrocería debe sobresalir del cuadrilátero formado por los paragolpes y las ruedas, salvo si se tratara de una carrera de tipo lluvioso.

4.2 – Peso

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 (casco, anteojos, guantes y zapatos).

Cualquier infracción encontrada durante o al final de un evento, producirá al Piloto que se lo excluya de esa serie, clasificación o carrera.

4.3 – Lastre

Esta autorizado para ajustar el peso del karting, la colocación de uno o varios lastres. Deben ser bloques sólidos, sujetos al chasis o al asiento, mediante herramientas, con por lo menos dos pernos de un diámetro mínimo de 6mm, tuerca autofrenantes con arandela de una superpie de 40 cm2

5) Paragolpes

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.

Estos paragolpes deben ser de acero magnético.

- **Paragolpe delantero:**

El paragolpe delantero debe consistir en por lo menos 2 elementos de acero.

La barra superior con un diámetro mínimo de 16mm y la barra más baja con un diámetro mínimo de 20mm, ambas barras deben conectarse en conjunto.

Estos 2 elementos deben ser independientes de la sujeción de los pedales.

El paragolpes delantero debe permitir la sujeción del carenado delantero obligatorio.

Debe sujetarse al chasis a través de 4 puntos.

Proyección delantera (saliente): mínima 350mm.

Ancho de la barra más baja: tramo recto de un mínimo de 300mm. respecto al eje longitudinal del kart.

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 50mm de los paragolpes; ellas deben estar 450mm separadas y centradas con respecto al eje longitudinal del kart, respecto a una altura de 90 +/- 20mm del piso.

Ancho de la barra superior: tramo recto de un mínimo de 400mm. respecto al eje longitudinal del kart.

Altura de la barra superior: mínimo 200mm y máximo 250mm del piso.

Las sujeciones de la barra superior deben estar 550mm separadas y centradas con respecto al eje longitudinal del kart.

*** Paragolpe trasero**

Compuesto como mínimo de una barra anti-enclavado con un diámetro mínimo de 16mm y de una barra superior con un diámetro mínimo de 16mm. La unidad entera debe sujetarse al marco, en por lo menos 2 puntos, en los 2 tubos principales del chasis.

Altura: hasta la superficie superior de las ruedas delanteras y traseras como máximo; 200mm del suelo como mínimo para la barra superior y 80mm +/- 20mm del suelo para la barra anti-enclavado.

*** Paragolpes laterales (Nerf bars)**

Se componen de una barra superior y de una barra más baja.

Deben permitir la sujeción de la carrocería lateral obligatoria.

Deben tener un diámetro de 20mm. y ser de acero.

Deben sujetarse al chasis a través de 2 puntos.

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 50mm, y deben estar separados 500mm.

Longitud recta mínima de las barras:

- 400mm para la barra más baja

- 300mm para la barra superior.

Altura de la barra superior: mínimo 160mm. del suelo.

Su ancho externo debe ser 500 +/- 20mm, respecto al eje longitudinal del kart.

6) Piso

Construido en material rígido desde el inicio de la butaca y hasta el frente del kart.

Debe estar bordeado lateralmente por una pestaña que impida que los pies del conductor resbale de la plataforma del piso.

En caso de que estuviera calado, los orificios no deben tener un diámetro superior a los 10mm.

7) Carrocería

7.1 – Carrocería para todas las Categorías

7.1.1 – Definición

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.

La carrocería debe tener una terminación impecable, sin ángulos afilados. El radio mínimo de cualquier ángulo o esquinas es 5mm.

7.1.2 – Carrocería

Para todas las categorías, está compuesta de dos pontones laterales, un carenado delanteros y un panel frontal.

La carrocería debe ser homologada por el CIK-FIA, o la CNK-ACA.

Ningún elemento de la carrocería puede usarse como tanque de combustible o para fijar contrapesos o lastre.

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.

Una carrocería homologada podrá ser usada libremente por cualquier piloto, en cualquier chasis

7.1.3 – Materiales

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

7.1.4 – Pontones laterales

Bajo ninguna circunstancia deben localizarse sobre el plano superior de los neumáticos delanteros y traseros o más allá del plano de la parte externa de los neumáticos delantero y trasero (con las ruedas delanteras en posición recta.

Tomando el mismo plano, ellos no podrán localizarse por más de 40mm. hacia la parte interna.

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.

Deberán tener un despeje mínimo de 25mm. respecto al suelo, un máximo de 60mm.

La superficie lateral debe ser uniforme y lisa, sin agujeros o cortes.

Ningún sector de los pontones podrá cubrir parte alguna del piloto sentado en posición normal.

No podrán presentar más orificios que los necesarios para la fijación.

El sistema de fijación de los pontones es el indicado en el Cuaderno de Anexos.

En su superficie vertical trasera cerca de las ruedas debe haber un espacio para los números de competición.

7.1.5 – Panel frontal

No deberá situarse por encima del plano horizontal delimitado por la parte superior del volante, debiendo dejar un espacio de por lo menos 50mm. con el volante y no deberá extenderse más allá del paragolpes delantero.

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.

Su ancho mínimo es de 250mm. y 300mm. máximo.

7.1.6 – Carenado frontal

Bajo ninguna circunstancia puede situarse por encima del plano delimitado por la parte superior de las ruedas delanteras.

No debe tener ningún borde afilado.

Su ancho mínimo es 1000mm. y su máximo es el de la trocha delantera.

Proyección delantera: máximo 650mm.

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

8) 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.

9) Cubrecadenas - Piñón

Es obligatorio y deberá recubrir eficazmente el piñón y la corona hasta la altura del eje de la misma.

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.

El cubrepiñón estará construido de metal fundido, estampado o moldeados en plástico resistente, cubriendo en forma integral el piñón. También están permitidos los cubre cadena-piñón integrales en plásticos resistentes.

10) Suspensión

Se encuentra prohibido cualquier tipo de dispositivo hidráulico, neumático o mecánico que otorgue una suspensión elástica o articulada.

11) Frenos

Deberán ser eficaces y su disposición será la siguiente:

Clases sin Caja de velocidad: Deberán actuar sobre el eje trasero.

Clases con Caja de velocidad: Deberán actuar sobre el eje trasero como mínimo.

Es opcional el uso de sistema de freno delantero, que deberá indicarse en el R.T. de la categoría

El mando del freno (el eslabón entre el pedal y la bomba) debe ser doble, (si se usa cable, debe tener un Ø mínimo de 1,8mm).

12) Dirección

Debe ser comandada por un volante en forma circular, pudiendo su tercio superior ser recto.

Se prohíbe toda dirección suave por cable o por cadena.

Todos los elementos de la dirección deberán conformar un sistema de fijación que ofrezca plena seguridad (tuercas enchavetadas, remachadas o autoblocantes).

Cualquier dispositivo montado en el volante no debe sobresalir por más de 20mm., del plano delantero del volante y no debe tener los bordes afilados.

Se prohíben direcciones controladas por cable o cadena.

13) Butaca

La butaca del piloto deberá estar concebida de manera tal que permita al mismo estar perfectamente calzado.

Debe evitar el deslizamiento hacia delante o hacia los costados cuando el kart transite

14) Pedales

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

15) Acelerador

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

16) Motor

16.1 – General

- Por motor se entiende el conjunto propulsor del vehículo en estado de marcha. Comprende un bloque cilindro, un carter, una posible caja de velocidades, un sistema de encendido, un carburador (no sistema de inyección), un silenciador de escape y un silenciador de admisión.

El motor deberá ser del tipo de “dos tiempos” sin compresor, ni ningún sistema de sobrealimentación.

Deberá estar refrigerado por aire.

Además de las restricciones impuestas por los Reglamentos Técnicos de cada categoría, queda expresamente prohibido:

- Cualquier sistema de inyección de aire y/o combustible.
- Cualquier tipo de sistema de turbo o sobrealimentación.
- Cualquier tipo de sistema de Power Valve.
- Cualquier tipo de encendido variable (sistema de avance y retroceso progresivo).
- Cualquier sistema de circuito electrónico con avance variable cuando el kart está en movimiento.

Están autorizados a competir los motores SUDAM 125cc con homologación vigente CNK-CDA.

Estos motores deben estar descriptos en el catálogo del Fabricante y ser consignados en un formulario descriptivo denominado “Ficha de Homologación” del modelo establecido por la CIK-FIA. Esta Ficha de Homologación debe estar estampada y firmada por la ADN y la CIK-FIA (ver el Reglamento de Homologación).

16.2 – Identificación y control

La identificación del motor homologado o de sus piezas deberá ser posible a través de las descripciones técnicas (fotos, dibujos, anotaciones, etc.) contenidas en la Ficha de Homologación, o de extensión de homologación y teniendo en cuenta las modificaciones autorizadas conforme a los reglamentos técnicos de cada categoría.

Queda prohibido el intercambio de piezas entre motores homologados.

En el caso de dudas sobre el origen de determinadas piezas podrá ser utilizada la aplicación de métodos adicionales de verificación y control.

Las tolerancias que se admitirán durante el control de un motor son las siguientes:

- Diámetro del venturi del carburador: Ninguna
- Entre centros de biela: $\pm 0,1\text{mm}$.

- Carrera del pistón:
 - con el motor armado ± 0,2mm.
 - con el motor sin armar ± 0,1mm.
 - Ángulos del diagrama de admisión o de escape ± 2,0 °
 - Tiempo en el sistema de encendido ± 3,0 °
-
- | | | | |
|---------------------------|-----------------|------------------|-----------------|
| • Dimensiones: | Menores a 25mm. | Entre 25 y 60mm. | Mayores a 60mm. |
| • piezas maquinada | ± 0.5mm. | ± 0.8mm. | ± 1.5mm. |
| • piezas brutas o soldada | ± 1.0mm. | ± 1.5mm. | ± 3.0mm. |

Todas las tolerancias expresadas en milímetros.

Cuando el reglamento de una clase, haya fijado los ángulos del diagrama de admisión y/o escape, sólo las tolerancias indicadas en grados serán admitidas.

La cilindrada máxima no tiene tolerancia.

La tapa del cilindro, tendrá una tuerca especial, que permita el precintado del motor.

Este precinto oficial debe estar en todo momento presente e intacto durante la competencia.

Un precinto roto o perdido producirá la exclusión del kart de la competencia.

Antes de la salida, un Oficial Afectado a la fiscalización verificará si el precinto está intacto. A la terminación del Warm-Up, Clasificación, Pre Finales o Finales, el Conductor es el responsable de verificar que el precinto esté todavía intacto y de estar roto o perdido, deberá informar al Comisario Técnico, para su reemplazo y anotación del número del nuevo precinto. Este reemplazo sólo puede llevarse a cabo en el Parque Cerrado.

Antes de una salida (en la grilla de partida), si un precinto se encuentra roto o perdido, no se le permitirá largar al Conductor. En todos estos casos, al Conductor se lo excluirá de la competición. Semejante decisión NO TENDRÁ APELACIÓN.

La misma resolución se aplicará si se comprueba un intercambio de equipos precintados entre distintos Pilotos. Se excluirá de la competencia a los dos Pilotos culpables, tanto al que entregó el equipo como al que lo recibió.

Se prohíbe poner cualquier material alrededor de los alambres y precintos (silicona, cinta adhesiva, etc.).

16.3 – Refrigeración por agua

Se limita al cilindro, a la cabeza de cilindro, y a un solo radiador para los motores de 125 cm³, y se limita a una sola bomba y a un solo circuito, excluyendo toda otra combinación posible. Se permite un circuito adicional para el funcionamiento normal de los termostatos.

Para todas las Categorías que utilicen refrigeración por agua, los radiadores deben estar ubicados por encima del bastidor del chasis, a una altura máxima de 50 cm desde el suelo, a una distancia máxima de 55 cm por delante del eje de las ruedas traseras (o detrás del eje de las ruedas delanteras) y no deben interferir con el asiento. Cualquier radiador ubicado en la parte trasera no debe estar situado a menos de 150 mm con respecto a las extremidades laterales del kart. Todos los tubos deben estar fabricados con un material diseñado para resistir el calor (150°C) y la presión (10 Bar). Para controlar la temperatura, se permite colocar en la parte delantera o trasera del radiador un sistema de máscaras (excluyendo cintas adhesivas). Este dispositivo puede ser móvil (ajustable), pero no debe ser separable cuando el kart se halla en movimiento, y no debe incluir elementos peligrosos. Se permiten los sistemas de derivación (*bypass*) mecánica (tipo termostato) sistemas, incluyendo conductos de derivación.

16.4 – Bomba de agua

La bomba de agua debe ser independiente del motor y controlada mecánicamente por el eje de las ruedas traseras.

16.5 – Homologación

Todos los motores serán objeto de una homologación de acuerdo con los reglamentos de la CIK o CNK según se disponga.

Deberán estar descriptos en una Ficha de Homologación de acuerdo al modelo establecido por la CIK. Esta Ficha de Homologación será sellada y visada por la CNK o el ACA y la CIK según corresponda

16.6 – Modificación de motores.

Las piezas de origen del motor homologado deberán ser siempre identificables por los métodos que fije el Comité Técnico de la CNK - CDA y corresponder a los valores y tipos declarados por el fabricante del motor. Queda prohibido el intercambio de piezas entre motores homologados.

Se autorizarán todas las modificaciones del motor, a excepción de:

a) En el interior del motor:

- La carrera.
- El diámetro (fuera de los límites máximos).
- El entre centro de la biela.
- El número de canales y luces de admisión, entre el cilindro y el cárter.
- El número de canales y luces de escape.

b) En el exterior del motor:

- El número de carburadores y su diámetro.
- Las características del motor armado. La eventual modificación del aspecto exterior del motor deberá ser objeto de una solicitud de Extensión de Homologación.

No se entiende por modificación del aspecto exterior

- El modo de fijación del carburador.
- El modo de fijación del sistema de encendido.
- El modo de fijación del silenciador de escape.
- El modo de fijación del embrague.
- El modo de fijación del motor sin variar su posición homologada.

El listado precedente puede ser ampliado o reducido según lo indicado por el Reglamento Técnico de cada categoría.

16.7 – Extensión de la Homologación

Un constructor tendrá la posibilidad de modificar las piezas o material del motor que hubiera hecho homologar durante el período fijado por la CNK-CDA, bajo reserva de respetar las normas del presente RAK y las siguientes condiciones:

- La solicitud de Extensión de Homologación debe presentarse en el formulario establecido por la CIK.
- Deberá mostrar los dibujos, descripciones y detalles del neumático antiguo y nuevo.
- En ningún caso, sea bajo la forma que fuere, la modificación solicitada en la Extensión a la Ficha de Homologación, deberá permitir una mejora directa o indirecta en su rendimiento, actual o en el futuro. La decisión de la CNK-CDA será inapelable.
- Se autorizarán dos Extensiones a la Ficha de Homologación.
- La primera durante el segundo año de vigencia.
- La segunda durante el tercer año de vigencia.
- Toda solicitud de Extensión de Homologación deberá ser dirigida a la CNK-CDA, y presentada por el constructor.
- El Comité Técnico de la CNK-CDA deberá dar a conocer sus conclusiones dentro de los 30 días siguientes a la recepción de la solicitud, sean éstas de aceptación o rechazo.
- En caso de aceptarse la solicitud de Extensión de Homologación, la ficha deberá estar firmada y sellada por el presidente de la CNK-CDA y se adjuntará a la Ficha de Homologación original de la cuál pasará a ser parte.
- Los gastos inherentes a la solicitud de Extensión de Homologación estarán a cargo del constructor solicitante.

17) Silenciador de admisión

Es obligatorio para todas las categorías la utilización de un silenciador de admisión totalmente estanco. La única entrada de aire al carter debe ser a través del silenciador de admisión.

Las normas técnicas que deben cumplir son:

1. Volumen 1000cc. mínimo.
2. Material plástico no astillable.
3. Orificio de admisión de aire: dos (2) como máximo.
4. Conexión con el carburador: totalmente hermética siendo libre el tipo de conexión.

El silenciador de admisión debe ser motivo de una Ficha de Registro ante la CNK-CDA u Homologación CIK. Estando el silenciador de admisión montado en el carburador y lleno de combustible no debe existir derrame del mismo en:

- El silenciador de admisión en sí mismo.
- En el empalme entre el silenciador de admisión y el conducto de conexión al carburador.
- En el empalme entre carburador y el conducto de conexión al carburador.

Se prohíbe introducir cualquier tipo de elementos que signifique una canalización del flujo de aire desde los orificios de entrada hasta el orificio de salida del mismo.

18) Escape

El escape deberá situarse detrás del piloto y a una altura no superior a los 45cm. del piso.

La salida del escape será perpendicular al sentido de marcha e inclinada hacia el suelo, y el diámetro externo mínimo será de 30mm.

Se prohíbe hacer pasar el escape, cualquiera sea la forma elegida, por adelante y por el plano que inscribe al piloto sentado en su posición normal de conducción.

El nivel sonoro del sistema de escape son los indicados en el Artículo 2, punto 19.1 del presente Reglamento.

19) Ruido

19.1 – Control de decibeles

Para reducir el ruido, eficientemente es obligatorio el silenciador de escape.

El límite del ruido vigente es 110,5 dB/A máximo, incluyendo todas las tolerancias y la influencia del ruido del medio ambiente.

La medición se realizará con el motor girando a 10,000rpm +/-500rpm, con el kart puesto en un apoyo hecho según las instrucciones de CIK-FIA .

Los controles pueden llevarse a cabo en cualquier momento de la competencia. Cualquier infracción verificada en un control, será notificada al Comisario Deportivo.

19.2 – Reglas para la medición de decibeles

Escala de medida: la medida se realizará con la escala A, de respuesta rápida.

Factores de disturbo - el Ambiente: Está tomado en cuenta en el método y en el orden de la medición. Otras perturbaciones: el ruido ambiente debe ser por lo menos 10 dB/A menor que el ruido que viene del kart medido.

Instrucciones: el dispositivo de medición se pondrá en una posición estática, un metro detrás del kart, a un ángulo de 45° de la salida del silenciador.

Sitio de medición - En el Parque Cerrado de acuerdo con las instrucciones

Resultado de las mediciones - deben darse los resultados obtenidos al Concurrente o Representante del kart medido.

20) Tanque de combustible

Debe ser desmontable.

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.

Su capacidad mínima será de 8 litros.

Alimentará el motor exclusivamente bajo el efecto y la acción de la presión atmosférica.

21) Combustible

21.1 – Combustible

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.

Por “nafta comercial” a emplearse en las competencias de karts la CNK-CDA 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.

La CNK-CDA podrá adoptar sistemas de provisión de combustible regulados por disposiciones específicas.

Las pruebas y análisis de laboratorio serán fijados por la CNK, utilizando métodos regulados por la CDA del ACA.

21.2 – Aire

Solo aire ambiente se puede mezclar con el combustible.

22) Ruedas: Llantas y neumáticos

Las ruedas deben estar equipadas con neumáticos (con o sin cámara de aire) y su número es de cuatro.

Solamente los neumáticos pueden estar en contacto con el suelo cuando el conductor está a bordo.

Pueden ser estandarizadas según normas CNK-CDA.

Por set de neumáticos se entiende dos delanteros y dos traseros. Otra combinación está prohibida.

La combinación de neumáticos “slick” y de “lluvia” está prohibida en cualquier circunstancia.

La fijación de las ruedas debe comportar un sistema de seguridad, debiendo montarse las ruedas delanteras sobre rodamientos.

22.1 – Llantas

El diámetro de las llantas debe ser de 5” (como máximo).

Libre origen.

22.2 – Neumáticos

El máximo diámetro exterior del neumático delantero será de 280mm. y el trasero de 300mm.

El ancho máximo de la rueda trasera completa y montada (llanta y neumático) será de 215mm. y el de la delantera, será de 135mm.

Estas dimensiones son máximos absolutos que deben poder ser controladas en todo momento a lo largo de una competencia.

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.

Para todas las categorías, no se tolerará de ninguna manera, el calentamiento y la refrigeración de los neumáticos.

Se prohíbe el recapado de neumáticos.

Se prohíbe la utilización de productos químicos para el tratamiento de neumáticos.

Se permite la utilización de sistemas de retención de neumáticos.

Se prohíben los neumáticos de tipo Radial en todas las categorías.

22.2.1 – Homologación de neumáticos

Todos los neumáticos serán objeto de una homologación de acuerdo con el reglamento CNK-CDA.

Deberán estar inscriptos en el catálogo del Constructor y ser objeto de una ficha descriptiva, llamada “Ficha de Homologación”, de acuerdo con el modelo establecido por la CIK, sellada y visada por la CNK-CDA.

22.2.2 – Identificación y control de neumáticos

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.

22.2.3 – Modificaciones de los neumáticos

Cuando se efectúen recortes, separaciones o añadiduras de calados en cualquiera de los neumáticos homologados éstos no se considerarán más como material homologado.

22.2.4 – Extensiones de homologación

Un constructor de neumáticos tendrá la posibilidad de modificar los neumáticos que hubiera hecho homologar durante el período fijado por la CNK-CDA, bajo reserva de respetar las normas del presente RAK y las siguientes condiciones:

- La solicitud de Extensión de Homologación debe presentarse en el formulario establecido por la CIK. o la CNK-CDA.
- Deberá mostrar los dibujos, descripciones y detalles del neumático antiguo y nuevo.
- En ningún caso, sea bajo la forma que fuere, la modificación solicitada en la Extensión a la Ficha de Homologación, deberá permitir una mejora directa o indirecta en su rendimiento, actual o en el futuro. La decisión de la CNK –CDA será inapelable.
- Se autorizará una Extensión de Homologación para neumáticos por razones de seguridad permitiendo reforzar así el modelo original sin cambiar el diseño de base.
- Se autorizarán dos Extensiones a la Ficha de Homologación.
- La primera durante el segundo año de vigencia.
- La segunda durante el tercer año de vigencia.
- Toda solicitud de Extensión de Homologación deberá ser dirigida a la Secretaría de la Presidencia de la CNK-CDA, y presentada por el constructor solicitante.
- La Comisión de Homologaciones de la CNK-CDA deberá dar a conocer sus condiciones dentro de los 30 días siguientes a la recepción de la solicitud, sean éstas de aceptación o rechazo.
- En caso de aceptarse la solicitud de Extensión de Homologación, ésta deberá estar firmada y sellada por la CNK-CDA quién la adjuntará a la Ficha de Homologación original de la cuál pasará a ser parte integrante.
- Los gastos inherentes a la solicitud de Extensión de Homologación estarán a cargo del constructor solicitante.

23) Números de Competición

La cantidad de los números identificatorios será de cuatro.

Uno irá colocado sobre el panel frontal.

Dos irán colocados sobre los pontones laterales, lo más cercano a las ruedas traseras.

El restante irá colocado sobre el paragolpes trasero.

Los números serán del color correspondiente a cada categoría y tendrán una altura mínima de 15cm. y un espesor de trazo continuo de por lo menos 2cm., con una tipografía ARIAL

Las placas porta-números deberán ser planas con bordes redondeados y de 22cm. por lado.

Estarán contruidos en material plástico flexible y opaco.

El participante es responsable, en todo momento de garantizar que los números sean visibles por los Cronometristas y Oficiales Deportivos.

Deberán estar colocados en los karts antes de los ensayos libres oficiales.

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.

La altura mínima de la bandera y el nombre del piloto será de 4cm.

Para los Campeonatos CNK-CDA, sus trofeos o Copas, la CNK-CDA del ACA podrá exigir una publicidad sobre el panel frontal y en el carenado frontal.

24) Equipo de cronometraje y telemetría

24.1 – Cronometrado electrónico

El sistema de toma de tiempos electrónico es obligatorio para todas las competencias del Campeonato Argentino de Karting, y debe ser del tipo AMB o similar. El sistema tradicional (el manual) también debe

mantenerse y se usará en el caso de una controversia.

El transponder deberá estar ubicado en la parte delantera del pontón lateral (Derecho o Izquierdo) con precinto de seguridad para evitar su extravío.

24.2 – Telemetría

Cualquier sistema de telemetría está estrictamente prohibido.

24.3 – Adquisición de Datos

Este sistema con o sin memoria, puede permitirse solamente con la lectura de: las revoluciones del motor, dos indicaciones de temperatura, la velocidad en una rueda, un acelerómetro X/Y y tiempo de vuelta.

24.4 – Radio

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

25) Comercialización

Los motores, chasis, neumáticos y cualquier otro elemento homologado tanto por la CIK como por la CNK, deben adquirirse obligatoriamente acompañados de la respectiva Ficha de Homologación, y ser de venta libre en el país.

ARTÍCULO 3

Seguridad del Kart y Equipo

1) Seguridad del kart

Los karts están autorizados a correr sólo si están en estado que responda a las normas de seguridad y de conformidad con el presente reglamento.

Deben estar concebidos y conservados de manera tal de permitir el respeto de los reglamentos y no constituir peligro para el piloto y los otros participantes.

2) Equipamiento de seguridad

El conductor debe llevar puesto:

* Un casco con una eficiente e irrompible protección para los ojos (FIA Standards). Para todas las categorías los cascos deben cumplir con las Prescripciones de la CIK-FIA.:

- **Snell Foundation, K-98 and SA2000 (USA),**
- **British Standards Institution A-type and A/FR-type BS 6658-85, including any amendments (Great Britain),**
- **SFI Foundation Inc., Spec. SFI 31.1A and 31.2A (USA).**

- Cualquier modificación a lo citado anteriormente será publicado en el Boletín de la CIK-FIA.

- El peso del casco puede ser comprobado en cualquier momento durante una competencia, y no debe ser más de 1,800 g o 1,550 g para las categorías Sudam Junior, Pre Junior y Promocional TBR.

* Un par de guantes que recubran las manos completamente.

* Vestimenta confeccionada con materiales homologados por la CIK-FIA y debe llevar en lugar visible el número de Homologación. Ellos deben cubrir la totalidad del cuerpo, piernas y brazos.

* Botas con protección de tobillos.

Campeonatos nacionales reglamentos técnicos generales 2007

CATEGORÍA ICC SUDAM
CATEGORÍA SUDAM JUNIOR
CATEGORÍA PRE JUNIOR
CATEGORÍA PROMOCIONAL

1.- Motor

Motor a flapper o corte de pistón, monocilíndrico de serie, refrigerado por aire, con una cilindrada máxima 125cc., sin caja de cambios.

Se autoriza los motores de refrigeración por agua (sólo para el cilindro y el cabezal de cilindro en 125 cm³) Sólo se autoriza el agua para refrigeración líquida.

Estos motores deben estar descriptos en las "Ficha de Homologación".

Homologado y/o Habilitado CNK-ACA y conforme a las especificaciones del presente Reglamento Técnico General, del RIK y de los Reglamentos Técnicos Especiales de cada categoría.

Por el único lugar que debe tomar aire un motor, es por el carburador, por lo tanto **no se tomará como válida ninguna otra toma de aire, aunque sean circunstanciales**, por desgaste de retenes u otros motivos. En la prueba de estanqueidad por vacío solo se permitirá sacar la cola de escape, ante una falla de la junta de la misma y tapar el orificio como corresponda.

Se establece que como mínimo deberá tomar un vacío de 10pulg.Hg. y resistir un mínimo de 5pulg.Hg.

2.- Sistema de encendido

El sistema de encendido debe ser homologado CIK .

3.- Prohibiciones al sistema de encendido

Se prohíbe cualquier tipo de encendido variable que signifique un sistema de avance o retardo progresivo.

Se prohíbe cualquier sistema de circuito electrónico con avance variable cuando el kart esté en movimiento.

4.- Cantidad y tipo de carburadores

Un carburador con homologación CIK 92/94 o posteriores, u Homologación CNK 2004.

El carburador deberá ser del tipo mariposa con un diámetro máximo de difusor (venturi) de 24mm.

5.- Prohibiciones al sistema de carburación

Se prohíbe cualquier sistema de inyección.

Se prohíbe cualquier sistema de pulverización, distinto del producido por el propio carburador.

Se prohíbe cualquier tipo de sistema de turbo - compresión o de sobrealimentación.

Se prohíbe cualquier tipo de sistema de "Power-Valve" .

6.- Silenciador de escape

El silenciador de escape deberá cumplir las normas del presente Reglamento, sobre control de decibeles.

El diámetro externo de la salida del mismo será de 30mm. como mínimo.

7.- Tanque de combustible

Deberá ser desmontable.

8.- Peso mínimo del kart

Peso mínimo del kart: 60 Kilos (sin combustible).

9.- Neumáticos

Homologados y/o Habilitados CNK-CDA-ACA 2004-2005. Se distribuirán de acuerdo al Reglamento de Campeonato.

Se define como juego de neumáticos a dos (2) neumáticos delanteros y dos (2) traseros, todos de la misma marca y tipo de compuesto, y como medio juego a un neumático delantero y un trasero.

10.- Chasis

Con Homologación y/o Habilitación CNK-CDA-ACA, vigente a la fecha.

11.- Carrocería

Constituida por:

- Pontones laterales: homologación 2000 o 2003.
- Carenado frontal (trompa): **Obligatorio** homologación 2003.
- Panel frontal.: homologación 2000 o 2003.

12.- Sistema de fijación de la carrocería

El sistema de fijación de todas las partes que componen la carrocería deberá ser el indicado por la CIK o CNK-CDA.

13.- Especificaciones

13.1.- Por motor se entiende el conjunto propulsor del vehículo en estado de marcha, comprendiendo un cilindro, un carter, una tapa de cilindros, un sistema de encendido y un carburador (no sistema de inyección). El motor deberá ser del tipo de dos tiempos sin compresor, ni ningún sistema de sobrealimentación. Para los motores, se prohíbe cualquier tipo de encendido variable (sistema de avance y retroceso progresivo). Para todos los motores se prohíbe cualquier sistema de circuito electrónico con avance variable cuando el karting está en movimiento. Se autoriza los motores de refrigeración por agua (sólo para el cilindro y el cabezal de cilindro en 125 cm³) Sólo se autoriza el agua para refrigeración líquida.

13.2.- Los motores de la categoría INTERCONTINENTAL - C "SUDAM", categoría Junior, PreJunior, y Promocional PreJunior, deberán estar descriptos en una ficha descriptiva, llamada "Ficha de Homologación", de acuerdo al modelo establecido por la CIK. Esta Ficha de Homologación será sellada y visada por la ADN del país de origen y la CIK, o por la CNK en el caso de las Homologaciones Nacionales. Debiendo ser presentada ante los Comisarios Técnicos a su requerimiento.

13.3.- Identificación y control

13.3.1.- Motores

a) Sin tolerancias:

- Cilindrada máxima 125cc.
- Diámetro del venturi del carburador.

13.3.2.- Chasis - Estructuras

La identificación del chasis homologado deberá ser posible con las descripciones técnicas (fotos, dibujos, anotaciones, etc.) contenidas en la Ficha de Homologación, o de Extensión de Homologación si las hubiere.

13.3.3.- Neumáticos

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.

13.4.- Modificaciones

13.4.1.- Motor

Las piezas de origen del motor deberán ser siempre identificables y corresponder a los valores y tipos declarados por el fabricante del motor.

Modificaciones Autorizadas

A excepción de las modificaciones realizables por parte del fabricante, se permite realizar trabajos de preparación en el motor. Se permite el intercambio de pistones entre motores homologados.

Se permite el acondicionamiento del carter en modelos anteriores, para adecuarles la "caja de flappers" correspondientes a nuevas homologaciones, sin cambiar su aspecto exterior.

Se autoriza el uso de repuestos de "Fabricación Nacional"

13.4.2.- Neumáticos

No se permiten recortes, separaciones, etc. en un neumático homologado, no se consideran más como homologados.

Se prohíbe el recapado y la utilización de productos químicos.

Se prohíbe el calentamiento y refrigeración de los neumáticos.

14.- Criterios sobre homologación de evoluciones

Solo el constructor de motores, chasis y neumáticos esta autorizado a solicitar la modificación a la CIK-FIA y/o CNK-ACA tal como se desprende del Reglamento de Homologaciones.

15.- Bujías

Libre en marca y tipo , sin ninguna modificación.

Montada sobre la tapa de cilindros, no debe sobrepasar la superficie de la cámara de combustión de la misma.

Largo de 18mm. Rosca 14mm. Por 1,25mm.

Reglamentos técnicos especiales 2007

CATEGORÍA ICC SUDAM:

1.- *Peso mínimo*

Con piloto 150 kilogramos.

2.- *Números distintivos*

Números NEGROS sobre fondo AMARILLO en un todo de acuerdo a las normas RAK.

3.- *Fichas de homologación y ficha de dimensiones*

El motor en general, y todas sus partes en particular, deben responder a las especificaciones de las Fichas de Homologación.

4.- *Motores*

De igual o distinta marca bajo el régimen de sellado.

Tapa de cilindro:

De libre preparación, permitiendo el torneado de la cámara con radios concéntricos a la rosca de alojamiento de la bujía.

5.- *Relación de compresión*

Libre.

6.- *Chasis*

Homologados o Habilitados por la CNK-CDA-ACA.

7.- *Neumáticos*

Libres de fabricación Sudamericana y homologación CNK-CDA vigente.

8.- *Cantidad y tipo de carburadores*

Un carburador con homologación CIK 92/94 o posteriores, u Homologación CNK 2004.

El carburador deberá ser del tipo mariposa con un diámetro máximo de difusor (venturi) de 24mm.

9.- Se prohíbe el uso de Telemetría o dispositivos de adquisición de datos. Solo se autoriza la toma de tiempos.

Reglamentos técnicos especiales 2007

CATEGORÍA JUNIOR:

1.- *Peso mínimo*

Con piloto 135 kilogramos.

2.- *Números distintivos*

Números AMARILLOS sobre fondo NEGRO, en un todo de acuerdo a las normas del RAK.

3.- *Fichas de homologación y ficha de dimensiones.*

El motor en general, y todas sus partes en particular, deben responder a las especificaciones de las Fichas de Homologación.

4.- *Brida restrictora de admisión*

Será obligatorio el uso de una brida limitadora de un diámetro máximo de 17 mm. sin tolerancia y con un ancho de $15 \pm 0,5$ mm. Se adjunta plano de la misma (Plano N° 5)

Las juntas a utilizar; entre la brida y la caja de flappers; y entre la caja de flappers y el carter motor, serán de un espesor máximo de 1,5mm.

La junta a utilizar entre el carburador y la brida deberá ser de planos paralelos, el diámetro de pasaje de fluido será del diámetro del cono mayor de la brida, donde apoya la base del carburador. Su espesor es de 1.5 mm. Como máximo.

Se determinarán dos ejes de referencia. "A" y "B" para crear una zona llamada libre de elementos, en dicha zona no podrá haber ningún elemento ajeno a la brida, agregado de material o pieza postiza, ya sea individual o perteneciente a otra pieza del motor. (Plano n° 5).

La brida NO será provista por el ente fiscalizador y sorteada por el organizador.

5.- *Cantidad y tipo de carburadores*

Un carburador con homologación CIK 92/94 o posteriores, u Homologación CNK 2004.

El carburador deberá ser del tipo mariposa con un diámetro máximo de difusor (venturi) de 24mm.

Se prohíbe la utilización de carburadores dotados de tres chiclers.

6.- *Motores*

De igual o distinta marca bajo el régimen de sellado.

Tapa de cilindro:

De libre preparación, permitiendo 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 14,7mm. Máximo.

-Las juntas entre tapa y cilindro, deberán tener como mínimo un diámetro interior de 54,00mm., y ser de planos paralelos.

7.- *Relación de compresión*

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 18cm^3 sin tolerancia, medido con bureta calibrada, y con líquido compuesto de 50% de nafta y 50% de aceite 2T.

8.- *Chasis*

Homologados o Habilitados por la CNK-CDA.

9.- *Silenciador de Escape*

Monodiseño, según plano en Anexo 1.

10.- Neumáticos

Libres de fabricación Sudamericana y homologación CNK-CDA vigente.

11.- Se prohíbe el uso de Telemetría o dispositivos de adquisición de datos. Solo se autoriza la toma de tiempos.

Reglamentos técnicos especiales 2007

CATEGORÍA PREJUNIOR:

1.- *Peso Mínimo:*

Con piloto 120 kilogramos.

2.- *Números Distintivos:*

Números BLANCOS sobre fondo NEGRO en un todo de acuerdo a lo reglamentado por el RAK.

3.- *Fichas de homologación y ficha de dimensiones.*

El motor en general, y todas sus partes en particular, deben responder a las especificaciones de las Fichas de Homologación y Fichas de Dimensiones.

4.- *Brida restrictora de admisión*

Será obligatorio el uso de una brida limitadora de un diámetro máximo de **13 mm.**, sin tolerancia y con un ancho de **15±0,5mm**. Se adjunta plano de la misma (Plano N° 6)

Las juntas a utilizar entre el carburador y la brida; entre la brida y la caja de flappers; y entre la caja de flappers y el carter motor, serán de un espesor máximo de 1,5mm.

La junta a utilizar entre el carburador y la brida deberá ser de planos paralelos, el diámetro de pasaje de fluido será del diámetro del cono mayor de la brida, donde apoya la base del carburador. Su espesor de 1.5 mm. Como máximo.

Se determinarán dos ejes de referencia. "A" y "B" para crear una zona llamada libre de elementos, en dicha zona no podrá haber ningún elemento ajeno a la brida, agregado de material o pieza postiza, ya sea individual o perteneciente a otra pieza del motor. (Plano n° 6).

La brida NO será provista por el ente fiscalizador y sorteada por el organizador.

5.- *Carburador*

Un carburador con homologación CIK 92/94 o posteriores, u Homologación CNK 2004.

El carburador deberá ser del tipo mariposa con un diámetro máximo de difusor (venturi) de 24mm.

Se prohíbe la utilización de carburadores dotados de tres chiclers.

6.- *Motores*

De igual o distinta marca bajo el régimen de sellado.

Tapa de cilindro:

De libre preparación, permitiendo 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 14,7mm. máximo.

-Las juntas entre tapa y cilindro, deberán tener como mínimo un diámetro interior de 54,00mm., y ser de planos paralelos.

7.- *Relación de compresión*

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 18cm³ sin tolerancia, medido con bureta calibrada, y con líquido compuesto de 50% de nafta y 50% de aceite 2T.

8.- *Chasis*

Homologados o Habilitados por la CNK-CDA.

9.- Silenciador de Escape

Monodiseño, según plano en Anexo 1.

10.- Neumáticos

Libres de fabricación Sudamericana y homologación CNK-CDA vigente.

11.- Se prohíbe el uso de Telemetría o dispositivos de adquisición de datos. Solo se autoriza la toma de tiempos.

Reglamentos técnicos especiales 2007

CATEGORÍA PROMOCIONAL:

1.- *Peso mínimo*

Con piloto **97** kilogramos.

2.- *Números distintivos*

Números NEGROS sobre fondo BLANCO en un todo de acuerdo a lo reglamentado por el RAK.

3.- *Motor*

TBR 60, original sin preparación.

4.- *Chasis*

Marcas y modelos existentes hasta el 2002, tipo cadet, y Homologados 2002-2003 de fabricación Nacional, freno mecánico o hidráulico, dos bancadas. Eje trasero macizo de 30mm. de diámetro, de acero al carbono aleado, magnético, monolítico.

5.- *Relación de transmisión*

Se autoriza únicamente la utilización del Piñón de 11 dientes ORIGINAL del motor, con corona de 80 dientes.

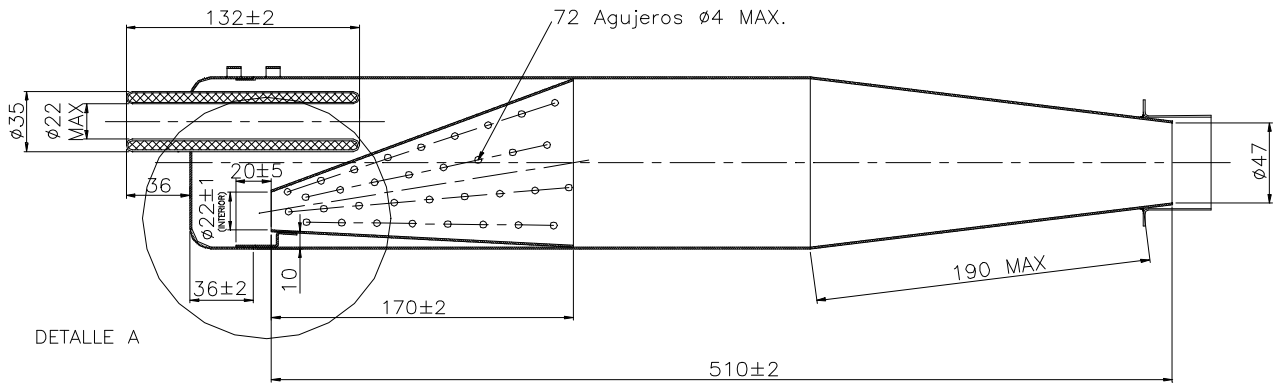
6.- *Neumáticos*

Libres de fabricación Sudamericana y homologación CNK-CDA vigente.

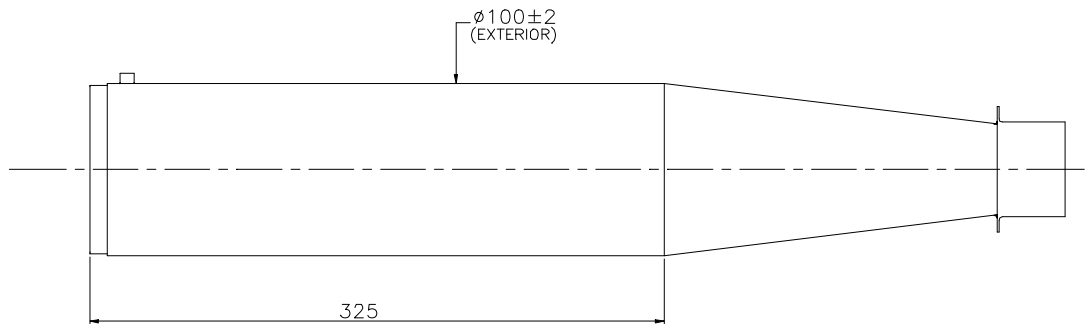
7.- Se prohíbe el uso de Telemetría o dispositivos de adquisición de datos. Solo se autoriza la toma de tiempos.

Reglamento técnico Argentino de Karting 2007 - Anexo 1

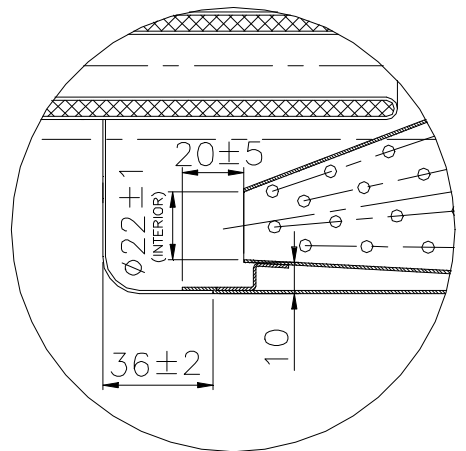
Silenciador de Escape Monodiseño



NOTA: CANTIDAD MAXIMA DE AGUJEROS EN CONO INTERNO : 72
DISPUESTOS A LO LARGO DE 8 GENERATRICES



Material: Chapa acero al carbono espesor mínimo 1 mm ± 0,1.



DETALLE A

