



FEDERACIÓN MENDOCINA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO
PERSONERÍA JURÍDICA RESOLUCIÓN 230/95
Luzuriaga 676 - Ciudad - (C. P. 5500) - Mendoza - República Argentina
Tel.: 0261-4286100 - Fax: 0261-4287100 E-mail: femadmza@yahoo.com.ar



Versión 1 - 2015

CAMPEONATO

MENDOCINO

DE KARTING

2015

REGLAMENTO TÉCNICO

CATEGORÍA PRE-JUNIORS 125



REGLAMENTO TÉCNICO

CATEGORIA PRE-JUNIORS 125

IMPORTANTE: Todo lo que no está expresamente autorizado en el presente Reglamento Técnico, está terminantemente prohibido.-

1.- LICENCIAS:

Podrán participar en las competencias del Campeonato Mendocino de kart 2015, todos los pilotos habilitados con Licencias Nacionales, o las expedidas por las FRAC del país, otorgándose el puntaje a la posición que ocupó al finalizar la competencia.

2.- EDAD:

Para pilotos de mínimo **11 (ONCE)** años cumplidos a la fecha de la primera carrera en la que vaya a participar y de máximo **13 (TRECE)** años cumplidos durante el campeonato. Es obligatorio para competir el uso de los siguientes elementos: buzo de cuero, similar o tela, casco integral y botas reforzadas con protección de tobillo, cuellera y chaleco, **homologado** CNK-

3.- NUMEROS DISTINTIVOS:

Cuatro (4) placas de veinte (20) centímetros por veinte (20) centímetros, redondeadas en sus ángulos, de material flexible, sobre fondo NEGRO con números BLANCOS. Deberá contar con una placa adelante y otra atrás, mientras que en los pontones laterales, se pintarán 2 números, con iguales características. Será de trazo simple de 15 mm. como mínimo.

4.- PESO MINIMO:

Piloto y kart, **133 kilos**, en el orden de llegada a parque cerrado, si el kart pierde algún elemento durante la competencia, será pesado sin este, NO siendo permitido poner dicho elemento en la balanza.: El peso será válido solo con la medición de la balanza oficial.- El lastre solo podrá colocarse (firmemente fijado) en la butaca.-

5.- MOTOR

Los motores permitidos serán marca RF, PARILLA 95, TOP, MY10. De cilindrada 125 cc. Totalmente originales solo se permitirá trabajar con las juntas de base de cilindro siendo el espesor mínimo 0,1mm. Se permite agregar juntas entre la base de la tapa de cilindro y la camisa de cilindro, deberá tener por medida exterior el diámetro de la camisa y el diámetro interior será de 54mm +/- 0,4mm. Se permite sacar el carbón del conducto del escape y la cabeza del pistón sin que esto quite material del elemento propiamente construido. La junta entre el cilindro y el colector de escape deberá ser de 1,5mm +/- 0,5mm y deberá descubrir todo el pasaje del colector de escape. Las juntas de admisión deberán ser de 0,5mm y en el caso del carburador su orificio no deberá tener efecto de encausador de flujo, tampoco ningún elemento postizo.



IMPORTANTE:

Es obligatorio el uso de una brida en el escape cuya medida será de **21mm x 28mm máximo, espesor 1,5mm +/- 0,2mm**. Bajo régimen de sellado un precinto a una tuerca de tapa de cilindro al motor.

Se permite sellar un motor por fecha pudiendo realizar una reparación del motor por evento, con la debida autorización del comisario técnico.

En 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 largar en el último lugar de la grilla.

6.- TAPA DE CILINDRO:

Original de cada motor, el volumen de la cámara de combustión será de **19.2cc**. Las juntas entre tapa y cilindro deberán tener como mínimo un diámetro interior de 54mm y ser de planos paralelos. No se permite modificar el largo de la rosca cuyo cubicaje será de 2,4cc.

7.- CIGÜEÑAL:

Original de cada motor deberá responder a las dimensiones especificadas por el fabricante (ver ficha de homologación) No se permite cambiar su balanceo. El eje de biela tendrá que ser macizo.

8.- BIELA:

Original de los motores según ficha de homologacion, no se permite trabajos en este elemento. Distancia entre centros **102mm**.

9.- CARTER:

Original de los motores. Solo se permite el agregado de material en caso de rotura. Entre el cilindro y el carter deberá haber una o más juntas, cuyo espesor total no podrá ser menor a 0,50mm.

10- CAMISA:

Original de los motores, deberá respetar la ficha de dimensiones y diagrama según la ficha de homologación.

No se permite variar sus medidas. Permitido encamisar con camisa nacional, respetando en un todo las medidas originales.-

11- PISTON:

Original de cada motor, especificaciones y dimensiones según ficha de homologación. El aro del pistón deberá ser de **2,2mm** de espesor. No se permite sacar material.



12- **PERNO DE PISTON:**

Original, no se permite el torneado interior para su alivianado.

13- **COLECTOR DE ADMISION:**

Original del motor marca RF, IAME o TBR, se puede rectificar el interior del colector a **27mm** máximo la junta entre el carburador y colector no puede ser mayor de 0,5mm no podrá hacer trabajos de encausadores de flujo.

14- **FLAPERA:**

Serán originales de cada motor. Las láminas de admisión deberán tener un espesor mínimo de 0,23mm.

No está permitido usar ningún tipo de dispositivo que pueda modificar la tensión de dicha láminas.

15- **CARBURADOR:**

Un carburador marca TILLOTSON H360A de **24mm** máximo de venturi para los motores de aire, y un carburador marca TILLOTSON HW-16A de **20mm** máximo de venturi para los motores refrigerados por agua.

No se permite ninguna modificación a este elemento incluido los pasajes internos de combustible y cono de los tornillos de regulación de combustible. Bajo el regimen de sellado. Boquilla de entrada al carburador debe ser de 27mm de diámetro interior máximo.

16- **SILENCIADOR DE ADMISION:**

Carcasa del elemento filtrante debe ser redonda con dos entradas superiores. Debéra poseer elemento filtrante de esponja en su interior.

17- **BUJIAS:**

NGK B 10 EGB, NGK B 9 EGB, NGK BR 10 EG, NGK BR 9 EG. Montada sobre la tapa de cilindro no debe sobrepasar la cámara de combustión de la misma. Largo 18mm, diámetro 14mm, paso 1,25mm. Se prohíbe su torneado.

18- **ENCENDIDO:**

Original de los motores marca PVL o SELETTA. **Avance de encendido libre, con limitador de revoluciones a 14.500rpm para motores de agua.** Para motores de aire avance de encendido **libre.**



19- **TRASMISION:**

A corona, cadena y piñon. Relación: piñon **10** dientes, corona **69** dientes. Cadena de libre origen.

20- **COLECTOR DE ESCAPE:**

Original de cada motor, no se permite ningún tipo de trabajo de preparación, solo su limpieza por formación de carbón, no pudiendo aumentar sus medidas.
Tendrá una restricción (brida) entre la tapa de cilindro y el colector de escape cuyas medidas serán de : **21mm x 28mm máximo y 1,5mm +/- 0,2mm de espesor.**

21- **ESCAPE:**

Original de los motores (mono diseño). No se permite trabajos de preparación, bajo régimen de sellado.

El largo del escape deberá ser de **805mm +/- 0,5mm.**

22- **NEUMATICOS:**

Serán de la marca “ **MG** “ – **Compuesto “ AMARILLO ”**.

Se utilizará 1 juego de neumáticos cada **3 fechas** siendo obligatorio el uso del mismo solamente en las series y en la final. Los números de los neumáticos serán asentados en un registro por el comisario técnico actuante.

En las fechas **1°, 4° y 7°** todos los kart deberán colocar neumáticos nuevos.

Los pilotos que comiencen a competir en una fecha distinta a la **1°, 4° y 7°** con neumáticos nuevos, penalizarán de la siguiente manera, deberán girar con los neumáticos nuevos las 2 tandas de prueba completas previas a la carrera y además largará en el último puesto de la grilla de la 1ª serie. Luego en las próximas fechas que corresponda tendrá que colocar neumáticos nuevos para así poder estar en igualdad de condiciones que el resto de los participantes.

23- **CHASIS:**

Permitido cualquier tipo de chasis con Homologación CIK/CNK, se puede sellar solo **1 chasis por año.**

En caso de accidente o rotura en el mismo día de la competencia, será autorizado el cambio por otro. Eje diámetro máximo **50 mm.**, magnético.-

24- **PARAGOLPE TRASERO:**

Obligatorio. Homologado. CIK, CNK.



25- **PRECINTADO DE ELEMENTOS:**

Es responsabilidad del CONCURRENTE, verificar que los precintos estén correctamente colocados.

La constatación de la falta de alguno de ellos implicará la exclusión del piloto en el tramo correspondiente,

No haciendo lugar a reclamo alguno.

26- **TROCHA TRASERA:**

Trocha Trasera Máxima **1,40 mts.** Sin Tolerancia.-

27- **COMBUSTIBLE:**

Se utilizará nafta de rango PREMIUM, de cualquier marca comercial, apta para vehículos terrestres.

El aceite deberá ser de uso comercial y su porcentaje en la mezcla es libre.-

IMPORTANTE :Todo jefe de equipo o mecánico deberá tener bidones de seguridad, deberán poseer al menos un matafuego por cada Karting de 10 Kg tipo ABC.-

28- **ADQUISICION DE DATOS:**

Este sistema con o sin memoria, puede permitirse solamente con la lectura de las revoluciones de motor, la velocidad en una rueda y el tiempo de vuelta.-

Miércoles, 1 de Abril de 2015.

HUGO ISMAEL MARI
Secretario Fe.M.A.D.

JOSE A. SCORDO LARA
Presidente FEMAD