



FEDERACIÓN MENDOCINA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO
PERSONERÍA JURÍDICA RESOLUCIÓN 230/95
Pascual Toso 623 – San José - Guaymallén – Mendoza – Argentina - C. P. 5519
Tel.: 0261-4317850 – Fax: 0261-4317850 E-mail: femadmza@yahoo.com.ar



Versión 1 - 2019

CAMPEONATO

MENDOCINO

DE KARTING

REGLAMENTO TÉCNICO

CATEGORÍA JUNIOR

2019



REGLAMENTO TÉCNICO

CATEGORIA JUNIOR 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 Karting 2018, 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 **15 (QINCE)** años cumplidos durante el Campeonato.

Es obligatorio para competir el uso de los siguientes elementos: buzo de cuero, símil cuero o tela, casco integral, botas reforzadas con protección de tobillo, guantes y cuellera, **homologado** CNK-CDA-ACA

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 AMARILLOS 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, **145 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.

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 retroceder al último puesto en la próxima grilla en la que participe en la fecha correspondiente.



6.- TAPA DE CILINDRO:

Original de cada motor, el volumen de la cámara de combustión será de **18 cc**.

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 homologación, 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.

11- PERNO DE PISTON:

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

12- 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 y no se podrá hacer trabajos de encausadores de flujo.

13- 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 dichas láminas.

14- CARBURADOR:

Un carburador marca TILLOTSON H360A de **24mm** máximo de venturi para los motores refrigerados por Aire. 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 régimen de sellado. Boquilla de entrada al carburador debe ser de 27mm de diámetro interior máximo.

15- SILENCIADOR DE ADMISION:

Será obligatorio utilizar caja de filtro modelo MVR, Vara u otra marca de iguales dimensiones y formas de la Inicialmente mencionadas (se adjunta imagen), la cual contará con dos cornetines cónicos de un largo total de 95 mm, diámetro de entrada de aire de 31,5 +/- 0.3 mm, y diámetro de salida de 27 +/- 0.3 mm, los dos iguales y ubicados como indica imagen; así mismo esta caja filtrante deberá contar en su interior con un elemento filtrante de goma espuma marca IAME u otra marca que cuente con la goma espuma de igual intensidad de poros y dimensiones que la del modelo anteriormente mencionado.



16- BUJIAS:

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

17- ENCENDIDO:

Original de los motores marca PVL o SELETTA. avance de encendido 3,2 mm +/- 0,1mm, para los motores De aire. Para el motor refrigerado por agua libre, con limitador de rpm a 14.500 vueltas.

18- TRASMISION:

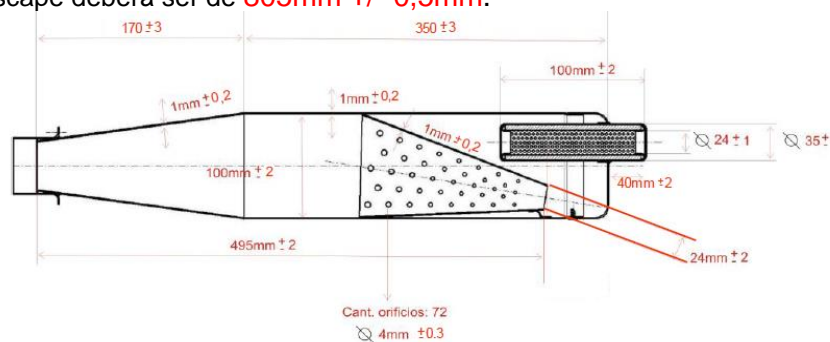
Piñon 10 dientes y corona 73 dientes. Cadena de libre origen.

19- COLECTOR DE ESCAPE:

Original del motor, no se permite ningún tipo de trabajo de preparación, solo su limpieza por formación de carbón, no pudiendo aumenta sus medidas. No se usara brida restrictiva.

20- ESCAPE:

Mono escape como indica la figura. No se permite trabajos de preparación, bajo régimen de sellado. El largo del escape deberá ser de 805mm +/- 0,5mm.





21- NEUMATICOS:

Serán de la marca “ N.A. “ – **Compuesto “AMRILLO “** y se utilizará 1 juego de neumáticos cada **4 fechas**, siendo obligatorio el uso del mismo en las pruebas oficiales ,clasificación , series y final. . Las cubiertas deben pisarse solo el día de la carrera en la primer tanda de pruebas libres , no se permiten que la gomas vengan pisadas de pruebas de días anteriores .

Los números de los neumáticos serán asentados en un registro por el comisario técnico actuante.

En las Fechas: 1ra. y 5ta. todos los karts DEBERAN PONER neumáticos nuevos.

Los pilotos que comiencen a competir en una fecha distinta a la 1ª, con neumáticos nuevos , penalizaran largando del último puesto en la grilla de la primer serie ; los pilotos que decidan cambiar gomas en cualquier fecha , es decir 2da , 3era , 4ta ,6ta ,7ma y 8va penalizaran largando del ultimo lugar de la grilla para la primer serie y cargaran 8 kg de lastre extra , lo cual su minimo sera 153 kg . Luego en las próximas fechas (5ta), que corresponda , tendrá que poner neumáticos nuevos, para así poder estar en iguales condiciones que el resto de los participantes.

En caso de rotura o pinchaduras, se repararan o se cambiaran por gomas usadas con un desgaste similar a la reemplazada, de las que posea el piloto en el stock de gomas usadas .

22- 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.-

23- PARAGOLPE TRASERO:

Obligatorio.-

24- 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.

25- TROCHA TRASERA:

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

26- 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 : deberán poseer al menos un matafuego por cada Karting de 10 Kg tipo ABC.-

27- 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.-

Marzo del 2019.-



FEDERACIÓN MENDOCINA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

PERSONERÍA JURÍDICA RESOLUCIÓN 230/95

Pascual Toso 623 – San José - Guaymallén – Mendoza – Argentina - C. P. 5519

Tel.: 0261-4317850 – Fax: 0261-4317850 E-mail: femadmza@yahoo.com.ar



Versión 1 - 2019

Presidente Fe.M.A.D

Secretario Fe.M.A.D.