



## **REGLAMENTO TÉCNICO CAMPEONATO 2020**

### **CATEGORIA 60 MINI SWIFT:**

#### **DISPOSICIONES GENERALES**

**A:** Es obligatorio a todos los pilotos, mecánicos y/o concurrentes el conocimiento del presente reglamento.

No se podrá alegar desconocimiento del mismo.

**B:** Al participar de las competencias implica su total conformidad con lo expuesto en el presente reglamento.

**C:** En el presente reglamento solo se permite lo que está explícitamente autorizado.

**D:** La única interpretación considerada correcta es la de la comisión técnica.

**E:** No se permiten apelaciones basadas en consultas verbales

**F:** La comisión técnica se reserva el derecho de retirar y/o retener cualquier elemento del motor o vehículo de los reglamentados (no libres) para ser analizado sin que medie denuncia alguna.

**Edad:** Para pilotos de mínimo 7(siete) años cumplidos en el año del campeonato y máximo de 12(doce) años cumplidos durante el campeonato

#### **1.- Peso Mínimo:**

Con piloto 115 kilogramos.

Con piloto (chasis nacional) 112 kilogramos

#### **2.- Números Distintivos:**

Números NEGROS sobre fondo AMARILLO

#### **3.- Fichas de Homologación - Habilitación y ficha de dimensiones.**

El motor en general, y todas sus partes en particular, deben responder a las Especificaciones de las Fichas de dimensiones con sus tolerancias respectivas

4-Motores: IAME 60 MINI SWIFT "PROMOTIONAL" (completamente original)

-Provistos y alquilados por la organización de la categoría:

Toda rotura que se determine que se produjo por negligencia del participante o

Colaborador del mismo y que imposibilite la continuación del uso del motor, será cambiado, con la autorización de la Técnica de la categoría, penalizando si así correspondiese, con puestos en la grilla y se deberá pagar a la organización de la categoría el correspondiente alquiler de un motor a valor no subvencionado. Este pago deberá ser anticipado a la entrega del nuevo motor.

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.

Si el cambio de motor se produce por falta comprobable de potencia, dicho piloto no penalizara con puestos de largada.

La base del motor es libre y no será provista junto al motor

5.-Embrague

Deberá ser el original, según ficha de homologación.

Avería del arranque eléctrico antes de una partida

En caso de existir un problema con este dispositivo, se podrá prestar ayuda por

Medio de un arrancador externo, y de esta forma participar de la competencia

6.-Bujía

NGK B10 EGV, NGK B9 EGV, NGK BR10 EG o NGK BR9 EG

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. Se prohíbe su torneado.

7.-Piñón

Original del motor, definido por el Reglamento Particular de la Prueba.

8.-Corona

La cantidad de dientes se definirá en el Reglamento Particular de la Prueba, no pudiendo cumplir otra función

9.- Batería

La batería es libre y NO SERÁ PROVISTA con el motor

#### 10.- Escape

Será un único escape mono diseño, provisto por la categoría.

#### 11.- Chasis

Homologados o Habilitados por la CNK-CDA-ACA.

El eje trasero deberá ser de material magnético, hueco, de 30 +/-1mm de Diámetro externo y un espesor de 5 +/- 0.1mm a lo largo de todo el eje, a Excepción de la zona de los chaveteras.

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.

El eje trasero Deberá utilizar únicamente dos puntos de apoyo o anclajes. Chasis nacional tendrá un hándicap de 3kg.

**La trocha máxima será de 1200 mm.**

#### 12.- Neumáticos

A: Provisto por la categoría, renovación cada 3 eventos, En caso de rotura, extravío o hurto (con denuncia policial) se podrá cambiar agregando 2kg al peso mínimo reglamentario por cada neumático.

B: Los neumáticos serán provistos y sorteados por la categoría y retenidos en competencia y entre carreras bajo el régimen de parque cerrado.

C: No se permitirá el uso de neumáticos nuevos para los entrenamientos oficiales (Léase en ninguno).

D: Un solo juego por fecha de entrenamiento, bajo régimen de sellado. Cumpliendo las reglamentaciones estipuladas.

E: En caso de rotura (comprobable en carrera) podrá reemplazar el neumático dañado por otro usado de un set anterior que tenga la cantidad de carreras reglamentarias cumplidas sin necesidad de cargar los 2 kg al peso mínimo, con la debida inspección y autorización del técnico

F: En las tandas de carburación (warm up) se podrá optar por el set de entrenamiento o el de la carrera en curso

G: Gomas para lluvia, provisto por la categoría, solo un juego por carrera. Bajo régimen de sellado (o depositar un juego en parque cerrado usados o nuevos de la marca provista por la categoría)

H. Se recargara con 3kg por competencia no disputada desde la renovación del set de neumáticos a aquellos pilotos que no participaron en alguna carrera y colocando el set nuevo desde el primer entrenamiento oficial. .  
Recargara 2 decimas en la mejor vuelta de clasificación.

I) Los neumáticos que serán utilizados en distintos eventos quedaran en custodia de la categoría, solo responsabilizándose por los neumáticos no así por las llantas si el competidor elije dejarlas colocadas.

J) Quedan habilitados todos los set de neumáticos que durante el año fueron declarados y escaneados ya sea para competir o prueba, para ser utilizados en las tandas oficiales de entrenamiento, debiendo depositarlas en el sector establecido por la organización en cada una de las competencias para su correspondiente control, no pudiendo bajo ninguna circunstancia salir de parque cerrado con dicho set de neumáticos.

### 13.- Llantas

Se prohíbe el uso de llantas con porcentaje superior de 0,5% de magnesio.

Delantera: ancho máximo 115 mm la delantera.

Trasera: ancho máximo 145 mm la trasera.

### 14.- Disco de freno

Queda prohibido el uso de discos de freno cerámicos.

### 13.- Paragolpes trasero

Homologado CIK/FIA y/o CNK

### 15.- Se prohíbe la telemetría

16.- 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.

### 17-combustible

La mezcla combustible será provista por la categoría.

Se deberán entregar el tanque de combustible en el sector de abastecimiento en el horario designado y quedara siempre bajo el régimen de parque cerrado, el kart al ingreso de parque cerrado deberá tener las mangueras totalmente vacíos.

Nafta tipo comercial (para automóviles, adquirida en Estaciones de servicio de red).

Se autoriza el comparador de combustible marca CICROSA

18- Carburador: Tillotson HW31A Presintado, solo el personal de la categoría tiene la facultad de abrir un presinto. El carburador se entrega en optimas condiciones, si algún piloto igualmente desee colocarle un juego de reparaciones, deberá abonarlas en el sector de entrega de motores y personal autorizado de la categoría reemplazara dicho elemento y se volverá a sellar el carburador. Debiendo abonar el presinto correspondiente.

#### 19.-Encendido

Original del motor según ficha de homologación. No se permite ninguna Modificación

20-Flapera:Original sin ninguna modificación , presintada.

21-Flapers: Original. Al momento de devolución del motor se controlara que los flapers estén en perfectas condiciones, de no ser así, el piloto deberá abonar el costo de flaper nuevo.

22-Colector de admisión: Original del motor, presintado y provisto junto con el motor.

23-Medicion temperatura de escape: Deberá ser obligatoria el uso de la sonda de escape, no será provista por la categoría.

#### 24-reglamento abierto:

El presente reglamento quedara abierto a modificaciones hasta la fecha 3° que a criterio del organizador mejoren el desarrollo y paridad del presente campeonato.