



REGLAMENTO TÉCNICO CAMPEONATO 2020

CATEGORIA ICC MENORES LIGHT:

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 desde 10(diez) años cumplidos en el año del campeonato y un máximo de 14(catorce) años cumplidos durante el campeonato.

1.- Peso mínimo con piloto:

Con piloto (chasis importado homologación hasta 2018) 140 kilogramos.

Con piloto (chasis nacional) 136 kilogramos

Se recargará con lastre 4-3-2 Kg al ganador, Segundo y Tercero de cada competencia respectivamente. Solo podrá quitar el lastre si no entrara dentro de los tres primeros en la competencia siguiente y el tope máximo de lastre es de 4 kg.

Si algún piloto fuera excluido por técnica, para la próxima competencia mantendrá el peso de acuerdo a como llegó en pista.

Al comenzar el PLAY OFF, en la fecha N°7 se descargan el lastre por posición acumulado en el campeonato y se vuelven a descargar para el ultimo evento de fecha doble, en el cual no habrá recargos de lastre por posiciones.

2.- Números distintivos

Números NEGROS sobre fondo AMARILLO.

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 dimensiones con sus tolerancias respectivas.

4.-Motores: PARILLA MY 10 limitados a 14500 rpm

Motor propio o alquilado a la categoría.

Se utilizará un impulsor por evento.

Para los motores propios: Se precintara un motor por piloto en la primero carrera que vaya a participar, este será su único impulsor habilitado para competir hasta la fecha N° 6 sin poder abrir el presinto, ya para la fecha N° 7 se volverá a presintar y quedara designado el motor para el resto del campeonato.

Si el motor es alquilado a la categoría, no rige la designación única de motor.

Motor Totalmente original, 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 de la medida exterior de la camisa por interior mínimo 54mm. Se permite sacar el carbón del conducto del escape y la cabeza del pistón sin que esto quite material del elemento

Propiamente construido. Las junta entre el cilindro y el colector de escape deberá ser de 1,5mm \pm 0.5mm deberá descubrir todo el pasaje del colector de escape. Las juntas de admisión deberán ser de 1,5mm \pm 0.5mm y en el caso del carburador su orificio no deberá tener efecto de encausador de flujo. 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

En caso de rotura del impulsor o cambio del mismo deberá agregar a su peso 1.5 kg por competencia disputada desde el presintado, sin tener en cuenta si ya dispone recargo de lastre por posición en otra competencia.

Si un piloto no participo en alguna competencia, recargara 1.5 kg por cada evento que no haya participado desde el presintado.

5.-Tapa de cilindro:

Original del motor para esta categoría (18cc de cámara)

Se controlara su volumen y sus dimensiones en base a la ficha de Homologación

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

No se permite modificar el largo de la rosca, cuyo cubicaje deberá ser 2,4 cm³.

Queda prohibido colocar sensor de temperatura en el tapón de purga de la tapa de cilindros

Cámara de combustión Trabajos interior libres (concéntrico), se autoriza el uso de cámaras postizas

Se autoriza el uso de la tapa de cilindro con descompresor, manteniéndose original.

6.-Cigüeñal

Original del motor eje de biela 20mm. Deberá responder a las dimensiones especificadas por el fabricante (ver ficha adjunta).

No se permite cambiar su balanceo

El eje de biela tendrá que ser macizo.

Se permite el uso de rodamientos a rodillo, el cual debe ser del tipo SKF - BC1 - 1442 B.

7.-Biela

Original del motor según ficha adjunta, no se permite trabajos en este elemento

Distancia entre centros: 102 mm.

8.-Carter

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

Solo se permite el agregado de material en caso de rotura.

9.-Camisa

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

Deberá respetar la ficha de dimensiones y diagrama según la ficha de Homologación

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.

10.-Cilindro

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

11.-Pistón

Original del motor, especificaciones y/o dimensiones (ver adjunto). El aro del pistón deberá ser en L de 2,2mm, no se permite sacar material

12.-Perno de pistón

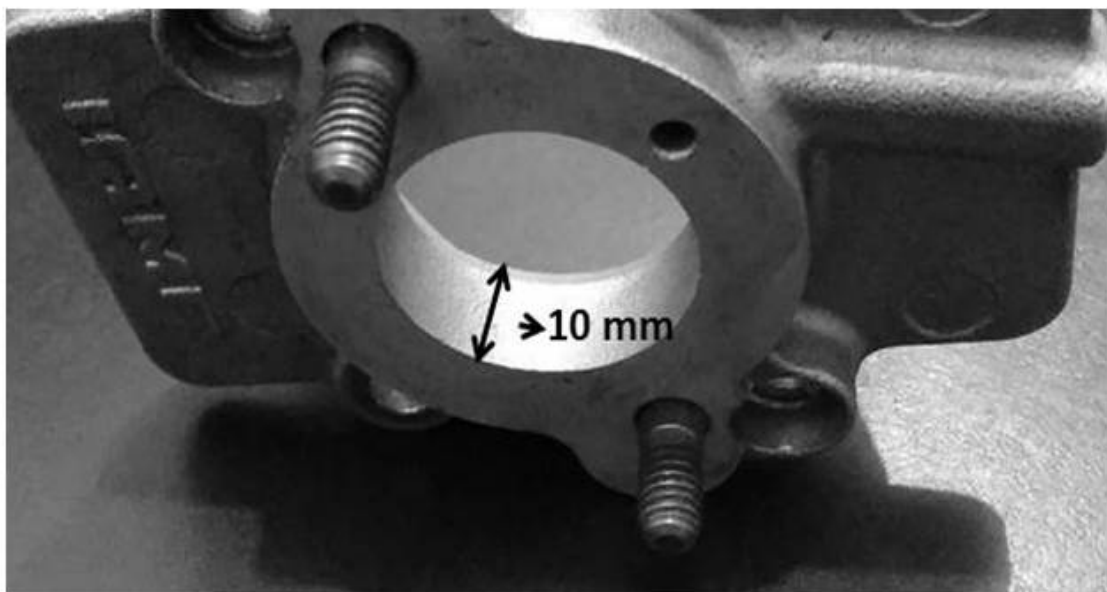
Original, no se permite el torneado interior para alivianado

13.-Colector de Admisión

Original del motor no se permite su preparación o quitar o agregar material y no deberá conformar una sola pieza con la Flapera , la junta entre el carburador y dicho colector no podrá ser de más de 1,5mm y no podrá hacer trabajos de encausadores de flujo.

Diámetro de 28mm en toda su extensión. Recto en toda su longitud 10 mm, y no se permite ningún tipo de conicidad.

VER IMAGEN



14.-Flappera

Será original

15.-Carburador

Un carburador marca TILLOTSON HW-16A (homologación CIK.FIA N* C/C/15 de 20mm máx. deventuri según Ficha de Homologación adjunta y anexos.

No se permite ninguna modificación a este elemento incluido los pasajes internos de combustible y conos de los tornillos de regulación de combustible.

16.-Silenciador de admisión

Deberá ser homologado CNK-ACA con elemento filtrante en su interior.

Sera monomarca

No se podrá utilizar aditivos que mejoren la permeabilidad o pasaje del aire del elemento filtrante

Marca MVR con elemento filtrante iame

17.-Bujías

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.

18.-Encendido

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

Deberá estar precintado durante la totalidad del evento.

La caja electrónica podrá ser retirada para ser sorteada

19.-Transmisión

Corona y cadena de libre origen

20.-Piñón

Libre sólo en la cantidad de dientes, no pudiendo cumplir otra función.

Se prohíbe el uso de cualquier balanceador armónico

21.-Cola de escape

Original según plano adjunto

22.-Colector de escape

Original del motor prejunior

22.-Escape

Original IAME 510, ver plano adjunto.

23.-Flexible de escape

Está permitido trabajar con diferentes largos, podrá ser de material acero rígido de 50mm de diámetro y 2mm de espesor en su totalidad o tipo flexible.

24.-Sistema de refrigeración

Radiador original o medidas similares al original

Se permite suplementar el interior de la polea del eje cuando se utilice un eje de diámetro inferior a 50mm, de manera que no se altere ninguna pieza original ni presente riesgo alguno.

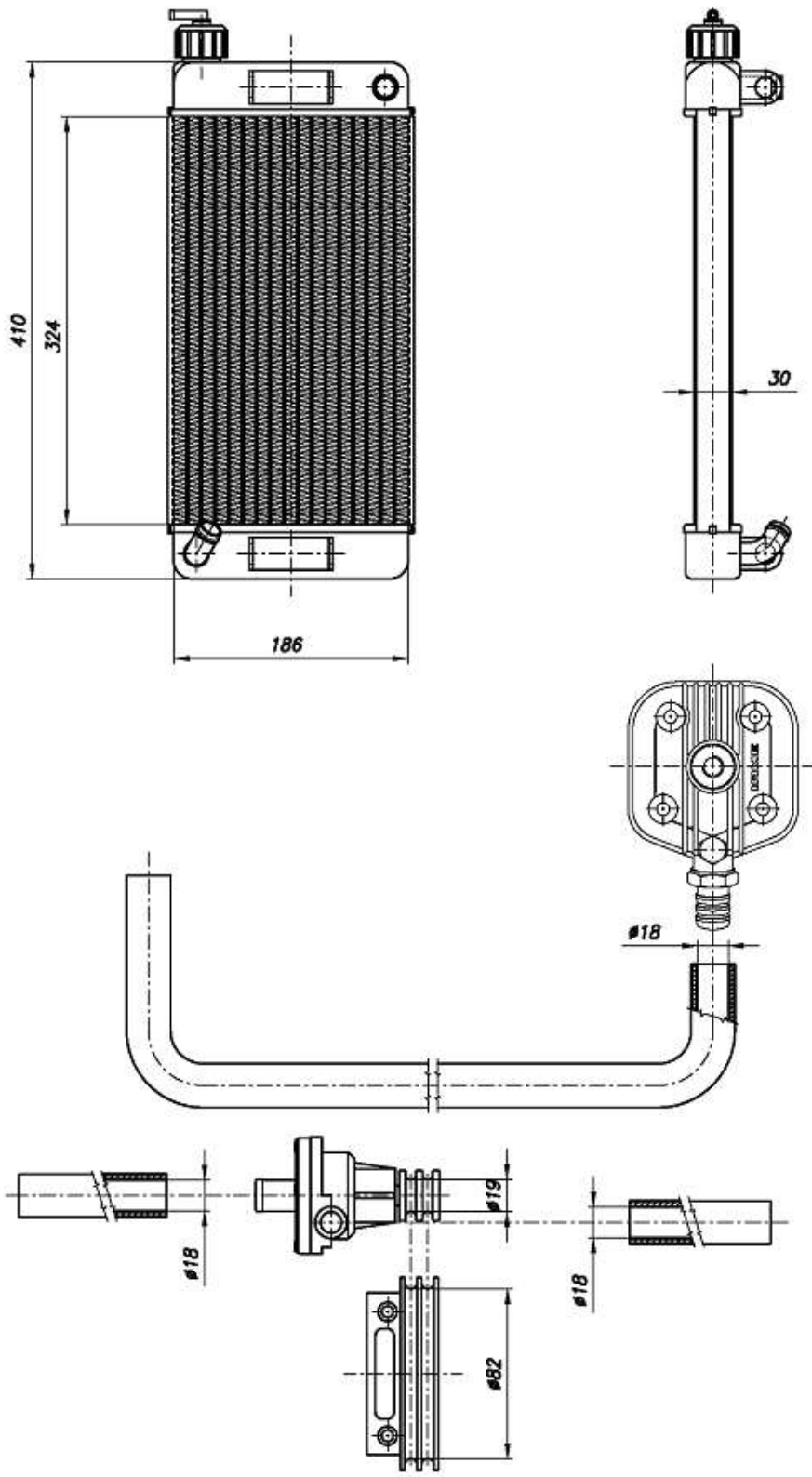
Se autoriza la colocación de un acople en la manguera superior del radiador al motor para utilizaron medidor de temperatura.

Las mangueras deberán ser originales o similares, manteniendo el mismo diámetro interior

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

-Polea de plástico o aluminio y de diámetro libre

-Bomba de agua original o similar, autorizando tanto de plástico como de aluminio.



25.-Chasis

Homologados o Habilitados por la CNK-CDA-ACA hasta 2018.

Para chasis nacionales estos tendrán un hándicap de 4 kg menos sin límite de homologación.

26.- 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 entre carreras y eventos y 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)

H. Se recargara con 3kg por competencia no disputada desde la renovación del set de neumáticos a aquellos pilotos que no participaron en la carrera anterior. 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.

27-combustible

Nafta de expendio comercial, libre marca nacional.

Lubricante: Libre origen, marca, tipo y porcentaje. Prohibido el uso de aditivos que aumenten el octanaje.

La categoría se reserva el derecho de proveer el combustible sin aviso al inicio de la competencia, entrenamientos clasificación series o final, en este caso el piloto deberá proveer el lubricante en su envase original cerrado
Se autoriza el comparador de combustible marca CICROSA

Se prohíbe la telemetría

Las medidas declaradas, por fichas de homologación, planos aclaratorios, etc., del motor

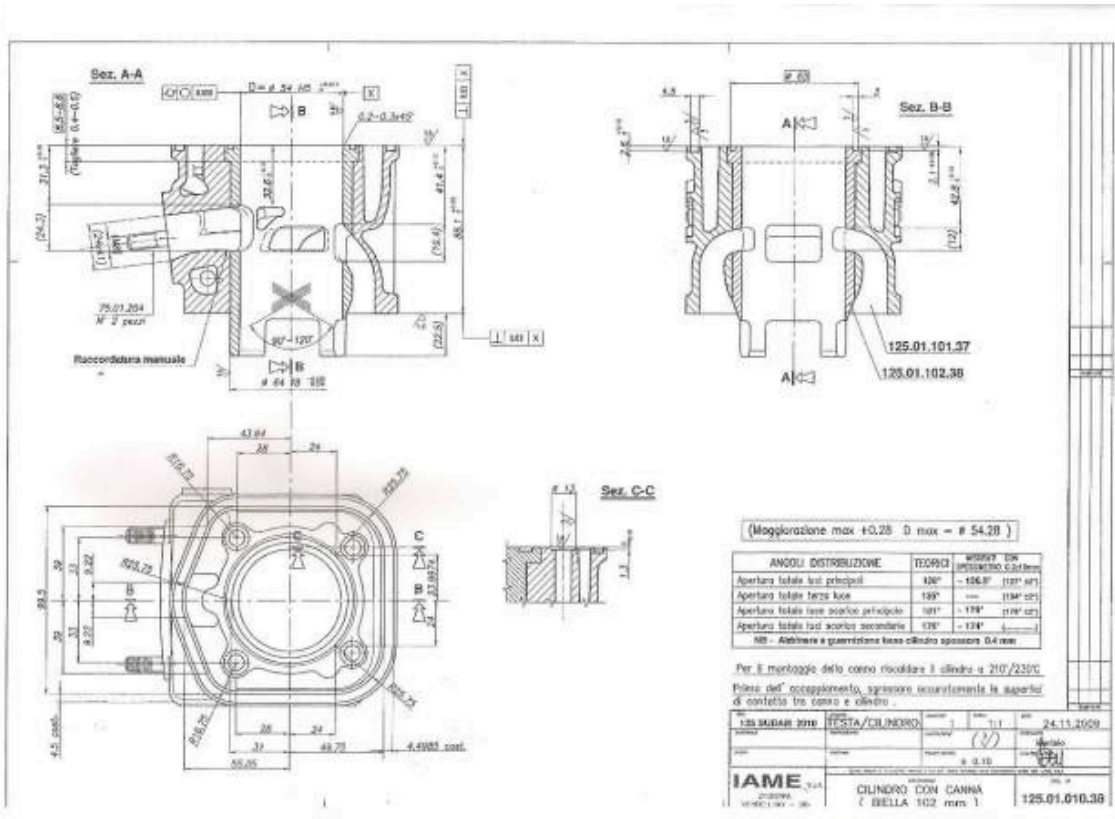
Proporcionados por el fabricante del motor son tolerancias de fabricación y no podrán ser usadas

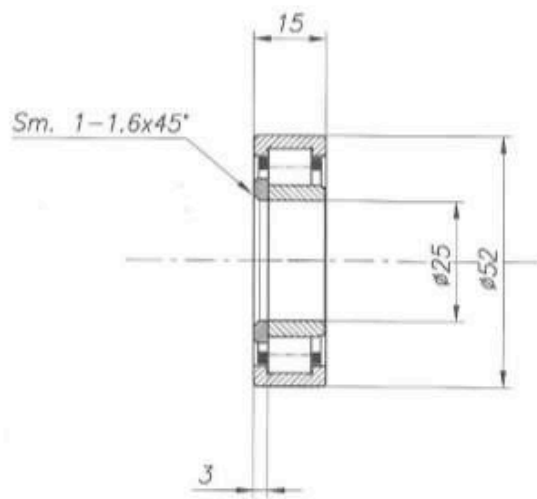
Para efectuar trabajos de preparación, salvo que esto sea permitido en forma escrita por este

Reglamento

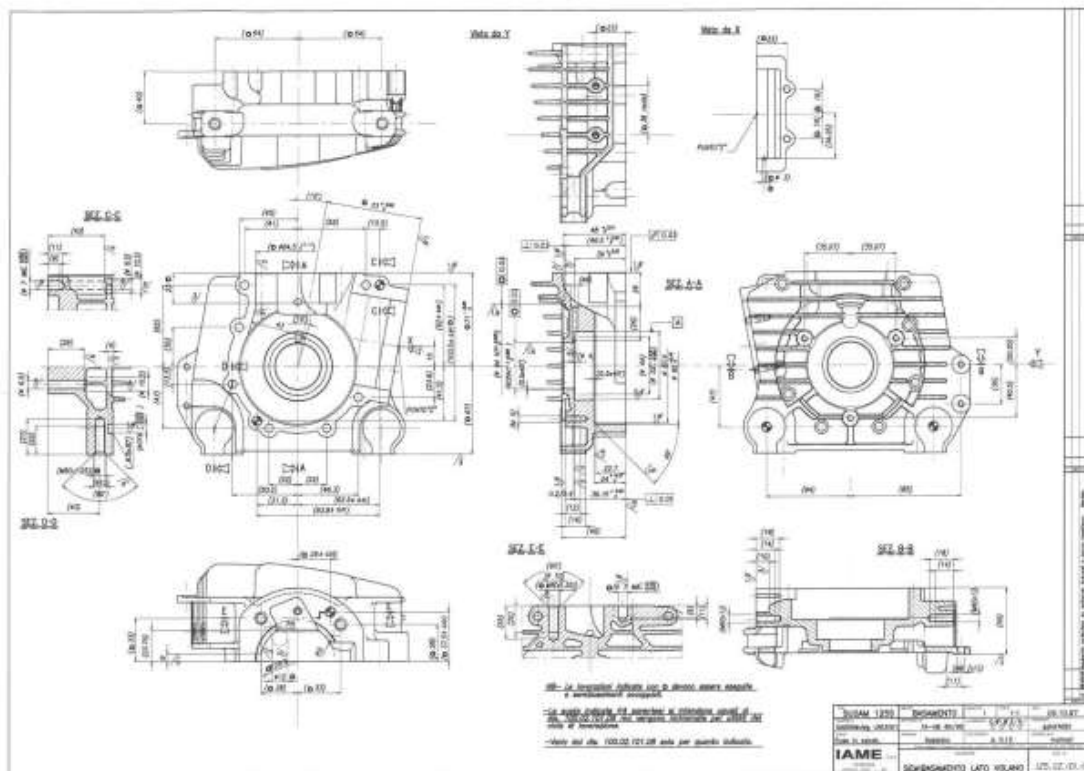
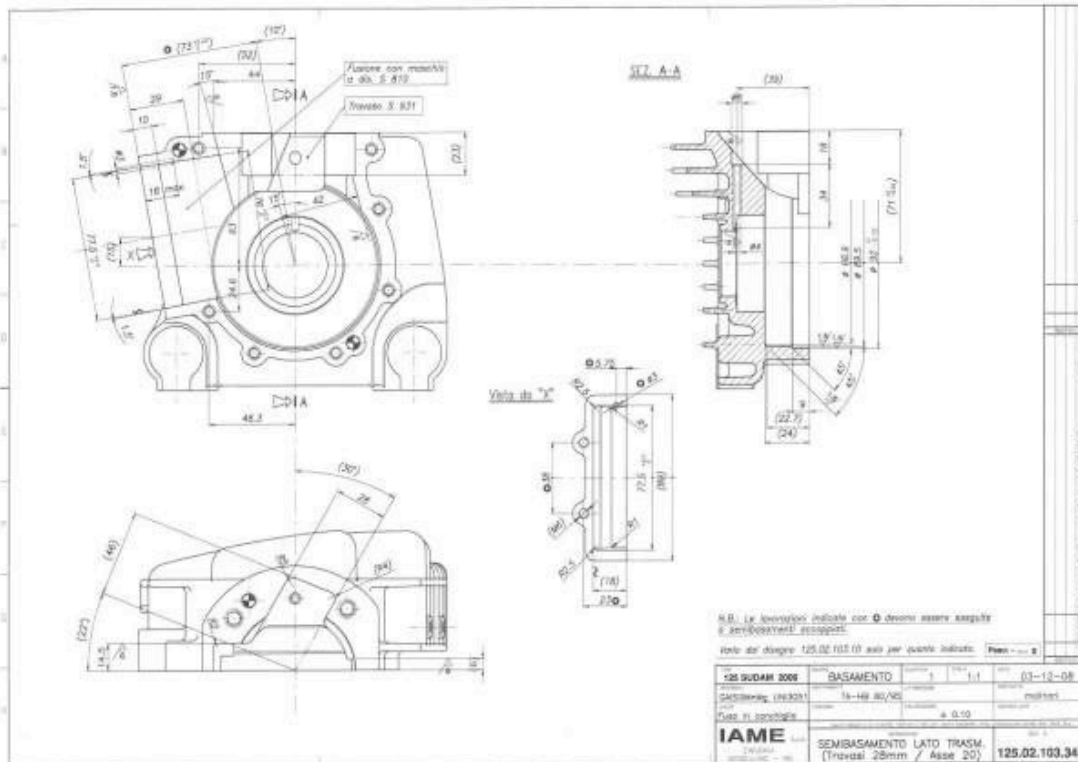
28-reglamento abierto:

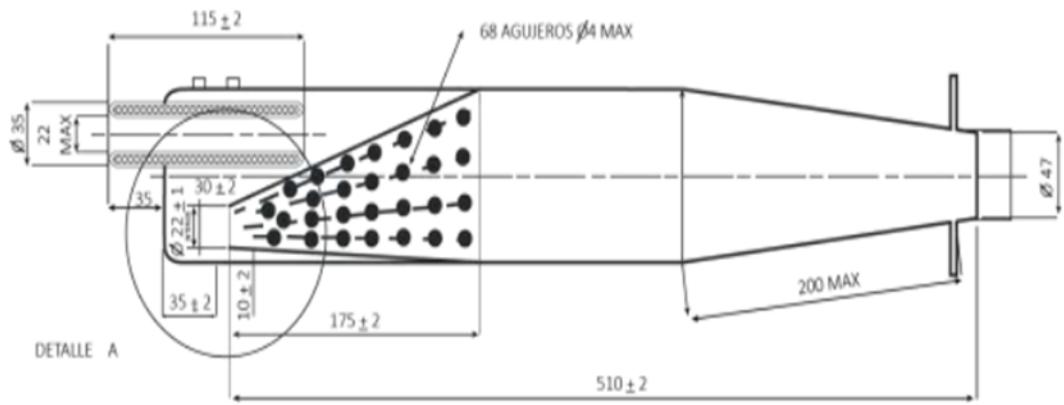
El presente reglamento quedara abierto a modificaciones hasta la fecha 3° que a criterio del organizador mejoren el desarrollo y paridad del presente campeonato



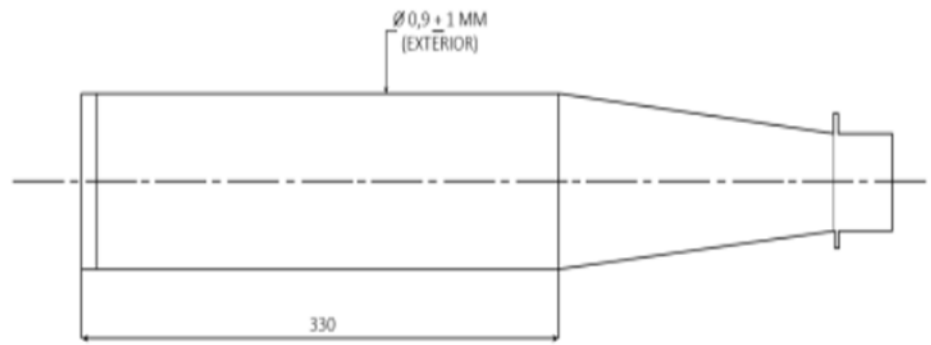


TIPO 125 KF - KZ / 2013	GRUPPO BASAMENTO	QUANTITÀ 2	SCALA 1:1	DATA 30-11-2012
MATERIALE	TRATTAMENTO	LAVORAZIONE	DISegnATO molinari	
STATO	FINITURA	TOLLERENZE	CONTROLLATO	
<small>Questo disegno è di proprietà IAME e non può essere ristampato senza autorizzazione scritta della IAME S.p.A.</small>				
IAME S.p.A. ZINGONIA VERDELLINO - BG	DESCRIZIONE CUSCINETTO A RULLI PER ALBERO MOT. Tipo SKF "BC1-1442 B"			DIS. N. (F-125.02.201.50)





LA CANTIDAD MAXIMA DE AGUJEROS EN CONO INTERNO 68
DISPUESTOS A LO LARGO DE 8 GENERATRICES



DETALLE A

