



## **REGLAMENTO TÉCNICO**

### **CAMPEONATO 2021**

#### **CATEGORIA PROAM:**

#### **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 30 (treinta) años cumplidos en el año del campeonato.

1.- Peso mínimo con piloto

Con piloto 165 kilogramos.

Con piloto (chasis nacional) 162 kilogramos

**Hándicap por sobrepeso:** se le otorgara (1) cc menos de cubicaje cada 7 kg de sobrepeso sin tener lastre en el kart

**Hándicap por Edad:** Todo piloto mayor de 40 años tendrá (1) cc menos de cubicaje. Si logra ser vencedor en una competencia final, perderá este hándicap para el resto del campeonato

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 16500 rpm

Se utilizará un impulsor por evento.

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+-0.5mm deberá descubrir todo el pasaje del colector de escape. Las juntas de admisión deberán ser de 1,5mm+-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

Uno por evento, si se efectúa el cambio de impulsor luego del sellado, deberá retroceder 5 posiciones en la grilla de largada de la próxima actividad oficial.

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 cm<sup>3</sup>.

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 de 2,2mm, no se permite sacar material

#### 12.-Perno de pistón

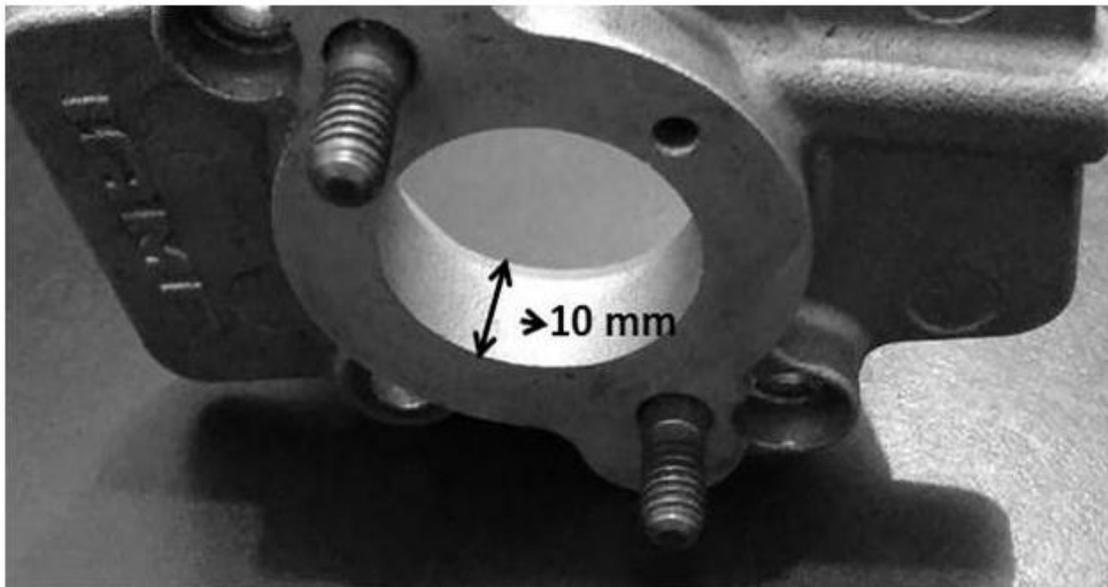
Original, no se permite el torneado interior para alivianado

#### 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 conexidad.

VER IMAGEN



#### 14.-Flappera

Será original, se permite cambiar el espesor de las láminas.

#### 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 Bajo el régimen de sellado.

#### 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



MVR- Modelo 1121

#### 17.-Bujías

NGK B10 EGV, NGK B9 EGV, NGK BR10 EG , NGK BR9 EG , NGK R625K-105

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 o similar nacional (no se permite ningún tipo de reparación ,abolladura ni cambio en su forma, salvo las que están especificadas en plano adjunto).



Queda totalmente prohibido otra reparación que no sean estas dos descritas en el plano

#### 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 similar según plano adjunto se permite la utilización de cortina.

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.

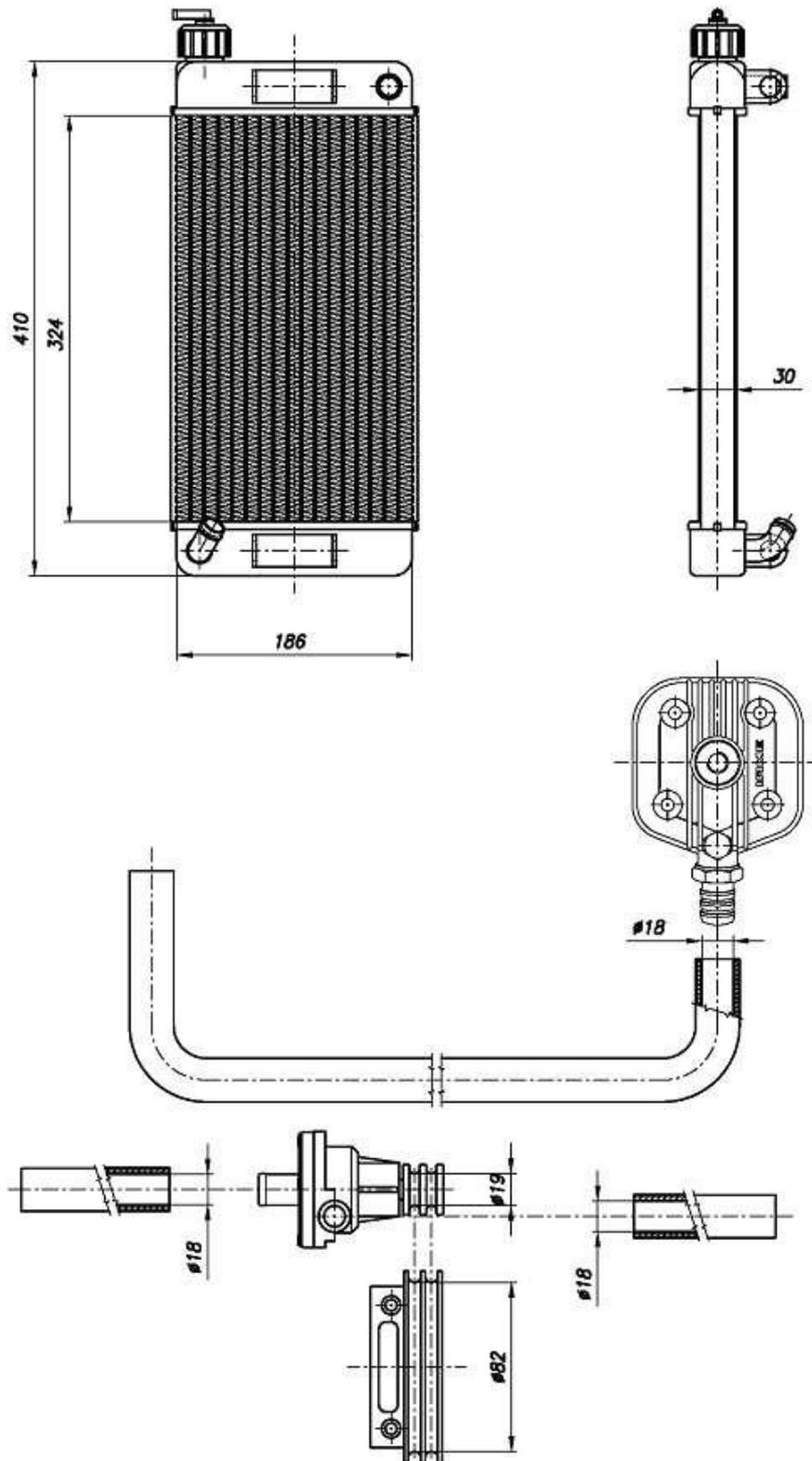
Se autoriza la colocación de un acople en la manguera superior del radiador al motor para utilizaron medidor de temperatura.

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.  
 Chasis nacional tendrá un hándicap de 3kg.

Trocha trasera máxima: 1400mm

## 26.- Neumáticos

A: Provisto por la categoría, renovación cada 2 fechas. 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: 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.

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

E: Gomas para lluvia provistos por la categoría, solo un juego por carrera. Bajo régimen de sellado (o depositar un juego en parque cerrado usados o nuevos que correspondan de igual marca y compuesto que los provistos por la categoría para esta divisional, teniendo la potestad de objetarlo el organizador).

F: Se recargara con 3kg al piloto que no haya participado en la competencia anterior y el resto del parque no coloca neumáticos nuevos. Debiendo colocar el set destinado a la competencia oficial desde el primer entrenamiento oficial. Por reglamento particular de la prueba (RPP) se detallara cuantas vueltas mínimas deberá realizar el piloto en los entrenamientos, se tendrá en cuenta la cantidad de vueltas que tiene el resto del parque, como así también en que circuito y bajo qué circunstancias se utilizaron, a efectos de terminar de verificar y equiparar se desarrollara una tanda extra luego de los entrenamientos. De no cumplir con lo estipulado deberá recargar 1kg al peso mínimo por vuelta no cumplida.

G: 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.

H: Se habilitara solo un set de neumáticos para los entrenamientos oficiales, el cual solo podrá ser nuevos en la primer fecha de ambos campeonatos, para el resto de las fechas en ningún caso podrá sellarse un set de neumáticos nuevos para los entrenamientos oficiales.

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, ya sea en 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

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

Se prohíbe la telemetría

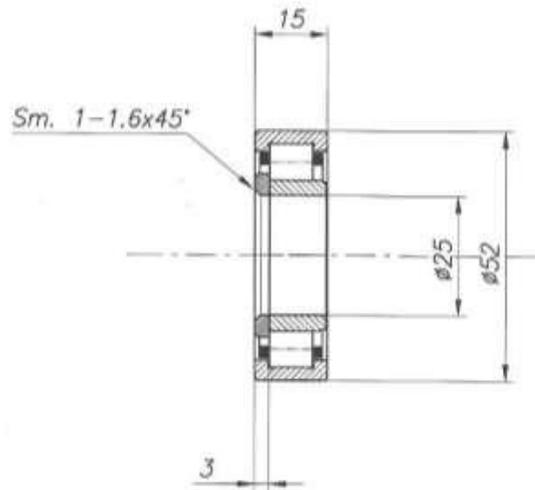
Las medidas declaradas, por fichas de homologación, planos aclaratorios, etc., del motor

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





TIPO <b>125 KF - KZ / 2013</b>	GRUPPO <b>BASAMENTO</b>	QUANTITA' 2	SCALA 1:1	DATA 30-11-2012
MATERIALE	TRATTAMENTO	LAVORAZIONE	DISegnATO molinari	
STATO	PROLUNGA	TOLLERANZE	CONTROLLATO	
<small>Questo disegno e' il proprio diritto e nel suo essere limitato senza autorizzazione scritta della IAME S.p.A.</small>				
<b>IAME</b> S.p.A. ZINGONIA VERDELLINO - BG	DESCRIZIONE			DIS. N.
	<b>CUSCINETTO A RULLI PER ALBERO MOT.          Tipo SKF " BC1 -1442 B "</b>			<b>( F-125.02.201.50 )</b>





Queda totalmente prohibido otra reparación que no sean estas dos descritas en el plano