

REGLAMENTO TECNICO 2010

CATEGORIAS SUDAM SENIOR - JUNIOR

1 Motor:

1. Por motor se entiende el conjunto propulsor del vehículo en estado de marcha, comprendiendo: un bloque cilindro, un sistema de encendido, un carburador (no sistema de inyección).
 - 1.1 El motor debe ser del tipo dos tiempos, sin compresor, ni ningún sistema de sobrealimentación.
 - 1.2 El mismo debe ser mono cilíndrico, refrigerado por aire o agua.
 - 1.3 La admisión del motor debe ser a flapper o por corte de pistón.
 - 1.4 Deberá ser de 125 cm³ de cilindrada, como máximo.
 - 1.5 No se permite caja se cambios.

Será de producción sudamericana.

El mismo deberá ser PARILLA 95 en adelante, VARASUD 95 en adelante, PCR homologado, AUSTRAL, VORTEX, MAXTER CRG Y RF, SE PERMITE LA UTILIZACIÓN DE LOS CILINDROS REFRIGERADOS POR LIQUIDO (AGUA/REFRIGERANTE) EN LOS MODELOS ANTES MENCIONADOS. NO SE PERMITE EMBRAGUE CENTRÍFUGO. Los motores RF podrán usar encendido, biela y pistón importado, todos homologados por la CIK o CNK para la categoría internacional SUDAM, conforme a las especificaciones del presente Reglamento Técnico General y los Reglamentos Técnicos Especiales de cada categoría.

Los motores deberán estar inscriptos en la ficha de homologación de acuerdo al modelo establecido por la CNK.

En el conjunto de las medidas del motor se admitirían las siguientes tolerancias:

- entre eje de biela: +/- 0.1 mm
- carrera del pistón con el motor armado: +/- 0.2 mm
- carrera del pistón con el motor sin armar: +/- 0.1 mm
- dimensiones de las piezas maquinadas < 25 mm +/- 0.5 mm
- dimensiones de las piezas maquinadas 25 – 60 mm +/- 0.8 mm
- dimensiones de las piezas maquinadas > 60 mm +/- 1.5 mm
- dimensiones de las piezas brutas o soldadas < 25 mm +/- 1.5 mm
- dimensiones de las piezas brutas o soldadas 25 – 60 mm +/- 1.5 mm
- dimensiones de las piezas brutas o soldadas > 60 mm +/- 3.0 mm

- 1.6 **Bujía:** libre marca y tipo. De 14 mm de diámetro y 19 mm de largo de rosca (+/- 1 mm)

1.7 Las medidas del motor en las cuales no se admite tolerancia son:

Cilindrada máxima: 125 cm³

Diámetro del venturi del carburador: 24 mm

1.8 Las medidas de las piezas del motor homologado que no podrán ser cambiadas son:

- El recorrido o carrera.
- El diámetro, fuera de los límites máximos.
- El entre eje o entre centro de la biela (material magnético) obligatorio.
- El número de canales u orificios de admisión entre cilindro y carter.
- El número de canales u orificios de escape.
- El número de carburadores y su diámetro.
- Las características del motor armado.
- el eventual aspecto exterior del motor deberá ser objeto de una solicitud de homologación.
- Los orificios de admisión y escape serán de ubicación libre dentro de la camisa.

No se entiende por modificación en el aspecto exterior del motor: los modos de fijación de carburador, encendido, escape o del motor en sí mismo, sin modificación de posición homologada.

Cada competidor puede disponer de 2 (dos) motores como máximo, los que deberán ser debidamente precintados, pudiendo participar con cualquiera de ellos. Si por cualquier motivo tuviese que abrir el motor usado, la posición de largada de la serie no se modifica, siempre que cuente con la respectiva autorización del encargado técnico.

1.9 **Tapa de cilindros:** será inmodificable la cámara de combustión, conservando su forma original según ficha de homologación. DEBE ACLARARSE QUE EXISTE VARIOS TIPOS DE CÁMARA. POR MOTOR SE DEBERÁ UTILIZAR EL PATRÓN CORRESPONDIENTE A CADA CÁMARA DE COMBUSTIÓN, NO SE PODRÁ INTERCAMBIAR TAPAS DE DIFERENTES MODELOS DE MOTORES ENTRE SÍ. EN CASO DE NECESITAR AUMENTAR EL VOLUMEN DE LA CÁMARA DE COMPRESIÓN SE REALIZARÁ CON ARANDELAS DE UN DIÁMETRO MÍNIMO DE 54 MM Y DEBERÁ SER DE UN MATERIAL DISTINTO A LA CAMISA Y PODRÁN DESMONTARSE PARA SU CONTROL.

PRO-KART: la cámara deberá tener como mínimo 18 cm³ con el pistón en PMS.

No deberá rebasar el asiento de la bujía, medidos con nafta súper y aceite 2T al 50%.

SENIOR: La cámara deberá tener como mínimo 13 cm³, tomados con el pistón en PMS.

No deberá rebasar el asiento de la bujía, medidos con nafta súper y aceite 2T al 50%.

En LA CATEGORIA SENIORS queda prohibido modificar el "cielo" de la tapa. SE CONTROLARA ESTE CON MOLDES A CARGO DEL REVISOR TECNICO LLEGANDO AL CUBICAJE REGLAMENTARIO SOLAMENTE CON ARANDELAS

EN LA CATEGORIA JUNIORS SE PODRA MODIFICAR EL CIELO DE LA TAPA DE CILINDRO PARA LLEGAR A LA COMPRESION REGLAMENTARIA ,CONSERBANDO RADIOS CONCENTRICOS A LA ROSCA DE LA BUJIA...

1.10 **Cárter:** no podrá ser relleno para disminuir su volumen con ningún tipo de material. SE PERMITE EL RELLENADO POR ROTURA EN EL EXTERIOR PARA PODER UTILIZAR FLAPERAS DE OTRO MODELOS DE MOTORES.

2 Encendido:

2.1 Se prohíbe cualquier tipo de encendido variable (sistema de avance y retroceso progresivo).

2.2 Se prohíbe cualquier tipo de encendido que posea un circuito electrónico que permita realizar avance variable cuando el Kart esta en movimiento.

2.3 EL ENCENDIDO PODRÁ SER CONTROLADO EN CUALQUIER MOMENTO DE LA COMPETENCIA, QUEDANDO A CRITERIO DEL REVISADOR TÉCNICO RETIRARLO PARA UN POSTERIOR CONTROL LUEGO DE TERMINADA LA COMPETENCIA.

3 Carburador:

3.1 Cantidad 1 (uno)

3.2 Los carburadores deberán ser del tipo mariposa, marca TILLOTSON HL 360, con un diámetro máximo de difusor (venturi) de 24 mm. Sus partes **inmodificables** son:

- Su cuerpo interior y exterior.
- Su número de juntas y espesor máximo de 0.8 mm.
- El eje.
- El número de orificios de paso de nafta.

Sus partes **modificables** son:

- La mariposa, se permite su perforado y acanalado.
- Los pasos de baja, diámetro MAXIMO de 1.5 mm.

LO QUE AQUÍ NO SE ENCUENTRA EXPRESADO QUEDA PROHIBIDO.

4 Brida restrictora de admisión de aire:

4.1 Es obligación su uso para la categoría JUNIOR, la misma será provista a sorteo por la AKPS el día anterior a la competencia, para las pruebas y la carrera.

4.2 ESTA SERA UN COMBOYADOR DIAMETRO INTERNO 17 MM SORTEADO POR LA AKPS

4.3 Las juntas a utilizar entre el carburador y la brida, entre la brida y la caja de flappers, será de un espesor en toda su extensión de 2.0 mm, prohibiéndose cualquier tipo de suplemento y/o corte de la misma.

4.4 Las juntas a utilizar entre la caja de flappers y el cárter del motor serán en toda su extensión de un espesor máximo de 2.5 mm prohibiéndose cualquier tipo de suplemento y/o corte de la misma.

4.5 Comboyador (de libre diseño) SUDAM SENIORS ...JUNIOR (SORTEO)

5 Porta filtro:

5.1 El diámetro interior deberá ser como mínimo el de la boca de entrada al carburador.

5.2 Se prohíbe toda saliente en el plano de apoyo con el carburador.

5.3 El largo total será como máximo de 30 mm.

5.4 Su pulido es opcional.

6 Silenciador de admisión:

6.1 Es obligatorio su uso. Este elemento cumplirá las normas CIK o CNK.

6.2 La única entrada de aire al cárter del motor, será a través de este elemento.

6.3 Se prohíbe la canalización del flujo de aire en forma directa desde la entrada hasta la salida de los orificios de los mismos.

7 Escape:

7.1 Deberá ser diámetro exterior continuo, 100 mm +/- 2.0 mm con un orificio de salida de 20 mm +/- 2.0 mm, de cono perforado.

7.2 No debe sobrepasar las medias del chasis.

7.3 La cola del escape, salida del motor, no podrá recibir modificación alguna internamente.

7.4 El flexible de acople entre la cola del escape y el silenciador será de uso obligatorio y un diámetro mínimo interior de 45 mm +/- 1.0 mm. En caso de usar caño debe ser de medida continua en su longitud.

7.5 Para ambas categorías el mismo será provisto por la AKPS, mediante sorteo.

8 Combustible:

8.1 Será provisto por la organización de cada prueba.

8.2 El tipo de nafta será, SUPER y aceite 2T al 5%

9 Chasis:

9.1 Homologado O Registrado por CIK-CNK-ACA sin tener en cuenta el año de fabricación.

9.2 A PARTIR DEL AÑO 2010 SE PODRAN UTILIZAR CHASIS IMPORTADOS CON FECHA DE HOMOLOGACIÓN 2 AÑOS ATRÁS. NACIONALES SIN RESTRICCIÓN DE AÑO DE FABRICACIÓN

9.3 Distancia entre ejes mínimo 1.010mm, máximo 1.050 mm, tolerancia +/- 5.0 mm.

9.4 Ancho máximo de trocha 1.400 mm, sin suspensión de ningún tipo, objetándose los elementos que no ofrezcan seguridad.

9.5 Es obligatorio el uso de pontones debiendo igualar o superar las cubiertas traseras del chasis, babero y carenado frontal (trompa) homologados por CNK o CIK.

9.6 ES OPCIONAL EL USO DEL PARAGOLPES TRASEROS TIPO ENVOLVENTE PLASTICO CIK/CNK

9.7 SE PERMITE EL USO DE MAZAS DELANTERAS

9.8 EL EJE TRASERO DEBERA SER HUECO O MASIZO TIPO MAGNETICO

10 Frenos:

10.1 Trasero libre. Se prohíbe el uso de ABS.

10.2 No se permite ningún tipo de freno delantero.

11 Tanque de Nafta:

- 11.1 Tiene que estar bien sujeto al chasis.
- 11.2 Obligatorio de material plástico.
- 11.3 Debe poseer un respiradero con deposito de rebalse.

12 Peso:

12.1 El control se efectuará al finalizar la clasificación, series, repechajes y finales, con el combustible del Kart en orden de llegada y el piloto con toda su indumentaria. El lastre deberá ir fijado por bulones al chasis y/o butaca.

- JUNIOR: mínimo 140 Kg.
- SENIORS : mínimo 160 Kg.

LASTRE CASTIGO:

SE LE OTORGARA UN LASTRE DE 3(TRES) KG POR SOBRE EL PESO MINIMO DE CADA CATEGORIA A TODO CHASIS DE 50MM DE DIAMETRO DE EJE AL IGUAL QUE A LOS DENOMINADOS MOTORES AGUATEROS QUE CLASIFIQUEN DENTRO DE LOS TRES PRIMEROS LUGARES DE LA FINAL PARA LA CARRERA SIGUIENTE EN CASO DE NO CLASIFICAR DENTRO DE LOS TRES PRIMEROS LUGARES DE LA FINAL PODRA DESCARGAR DICHO LASTRE EN LA PROXIMA CARRERA A DISPUTARSE..

13 TRANSMICION

- 13.1 Libre diseño.
- 13.2 Cantidad: 1 (uno) piñón, corona y cadena.
- 13.3 No se permite lubricación con el Kart en marcha

14 Identificación:

- 14.1 Mínimo 4 (cuatro) números en el lateral.

COLOR:

Pro-Kart: fondo negro con números blancos.

Senior: fondo amarillo con números negros.

15 Neumaticos:

Serán "MG" (logo naranja) y es obligatorio el uso del juego de neumáticos como mínimo en 2 (dos) carreras consecutivas del calendario. No se computará la carrera que se dispute con neumáticos de lluvia. En caso de denuncia del piloto de pinchadura o de rotura de un neumático, el comisario deportivo podrá autorizar su cambio por otra ya declarada y usada . **SE PROHIBE EL USO DE MANTAS TERMICAS**

En compuesto de piso mojado se utilizará compuesto de lluvia (opcional) marca MG o BLACK.

PARA TODAS LAS CATEGORIAS LOS NEUMATICOS PODRAN SER PROVISTOS POR LA " A.K.P.S." (estando a cargo de los mismos el Sr. HORACIO CARRION).

16 Equipamiento de Seguridad:

Es obligatorio el uso de casco, buzo, guantes y cuello protector.

En caso que el Comisario Deportivo o el Comisario Técnico consideren que alguno de los elementos que componen el equipamiento de seguridad de un piloto no cumple las condiciones de tales, no autorizaran la salida a pista del mismo.

17 Edades:

Las edades de los pilotos habilitados a participar en los campeonatos son:

- **Pro-Kart:** mínimo de 12 años cumplido en el año en que se compite el campeonato o 10 años de edad y 2 años de experiencia en la categoría inferior como mínimo. El límite de edad máxima es de 20 años.
- **Sudan Senior:** mínimo de 16 años cumplidos en el año en que se compite.

CONSIDERACION GENERAL:

LO QUE NO ESTA EXPRESAMENTE AUTORIZADO EN EL PRESENTE REGLAMENTO ESTA **PROHIBIDO**

ESTE REGLAMENTO NO PODRA SER MODIFICADO, SALVO QUE ESTA COMISIÓN TÉCNICA DECIDA LO CONTRARIO .

18 Puntaje:

Para obtener el siguiente puntaje se deberá tener el 75% de las vueltas en cada serie o final.

En la tanda de clasificación se detallará la modalidad en el RPP, quien no pudiere clasificar en el tiempo establecido para clasificación, largará en la última posición de la serie; en caso de tener mas de un (1) piloto sin tiempo, se ordenará por ranking.

Cada competencia otorgará el siguiente puntaje:

- **Presentación:** 1 (uno) punto PILOTOS LOCALES (LLAMESE ASI PARA LA FECHA 1 Y 2 A PILOTOS DE SAN JULIAN GREGORES COMODORO RIVADAVIA NORTE DE SANTA CRUZ) Y 10(DIEZ) PUNTOS A LOS FORANEOS RIO GALLEGOS CALAFATE PUNTA ARENAS ..SUR DE SANTA CRUZ.... EN SENTIDO INVERSO PARA LA FECHA 3 Y 4 EN RIO GALLEGOS
- **Pole position:** 1 (uno) punto

Serie:

1º Puesto	5 Puntos
2º Puesto	4 Puntos
3º Puesto	3 Puntos
4º Puesto	2 Puntos
1º Puesto	1 Punto

Final:

1º Puesto	20 Puntos
2º Puesto	15 Puntos
3º Puesto	12 Puntos
4º Puesto	10 Puntos
5º Puesto	8 Puntos
6º Puesto	6 Puntos

7° Puesto	4 Puntos
8° Puesto	3 Puntos
9° Puesto	2 Puntos
10° Puesto	1 Punto

19. Esta comisión técnica se reserva el derecho de analizar y homologar cualquier cambio que sea necesario realizar en el presente reglamento.

Comisión técnica: ERNESTO CASTRO, EDUARDO BELLO