CAMPEONATO MENDOCINO DE KARTING

REGLAMENTO TÉCNICO
2025

CATEGORIA SENIOR
MASTER

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 este documento.

C: En este, 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.

1.- PESO MÍNIMO CON PILOTO:

Para chasis importados 162 kg y 160 kg para chasis nacional entiéndase como viene de fábrica.

Hándicap por sobrepeso: Se le otorgará 1 (un) diente de corona cada **8kg** de sobrepeso sin tener lastre en el kart.

Handicap damas: Se le otorgará 3kg menos al peso mínimo.

Ayuda externa: En caso de que el kart se detenga, los pilotos pueden recibir ayuda externa.

Edad mínima: 40 años. Se podrá incluir algún piloto de menor edad de poca experiencia con la conformidad de la mayoría de pilotos de la categoría, con evaluación previa de performance.Tambien los pilotos pasados en + de 8kg del peso de la categoría Seniors sin plomo.

2.- NÚMEROS DISTINTIVOS:

Números NEGROS sobre fondo AMARILLO desde el **N°100.**

3.- MOTORES:

Esta permitido cualquier tipo de motor ICC Sudam **125cc** con homologación CIK-SUDAM o CIK/CNK, refrigerado por aire o por agua , de antigua o nueva generación RF,PARILLA 95,TOP,MY9,MY10,X30,KTT y Rotax también permitidos los motores de categoría Seniors con limitador de rpm color verde de **16500 rpm** utilizados en el Campeonato Argentino, de transmisión directa, o con embrague centrifugo.

Se utilizará un impulsor por evento, bajo régimen de sellado. Se precintará de una tuerca de tapa de cilindro al motor, a partir de la clasificación.

Completamente original. Solo se permitirá trabajar con las juntas de base de cilindro (espesor mínimo **0,1mm**). Se permite agregar juntas entre la base de la tapa de cilindro y la camisa de cilindro. Diámetro mínimo 54mm +0.4mm y diámetro exterior el borde de la camisa. Se permite sacar el carbón del conducto del escape y la cabeza del pistón sin que esto quite material del elemento propiamente construido.

Las juntas entre el cilindro y el colector de escape deberán 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**.

CAMBIO DE MOTOR: si se realiza después de la clasificación, largara último la serie y si es en la serie, largará ultimo la final. El mismo recargo sufrirá si el precinto es abierto. Solo se exceptúa en el caso de que la apertura se realice en presencia del comisario técnico de Femad. Solo se puede realizar para verificar si sufrió una rotura. Únicamente se podrán sustituir las juntas u o´ring.

La organización tendrá la potestad de retener, luego de la competencia, un motor, escape, carburador, etc. Para comprobar la potencia del mismo en sus instalaciones. Se devolverá en las mismas condiciones que fue retenido. Asimismo, tendrá la potestad de intercambiar durante la actividad cualquier elemento que la organización crea conveniente.

4.- TAPA DE CILINDRO:

CUBICACION 18cc de cámara. Medido con aceite hidráulico ATF sae **10w.**
Se controlará 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 maximo la medida exterior de la camisa. Tendrá que ser de planos paralelos.
No se permite modificar el largo de la rosca, cuyo cubicaje deberá ser **2,4 cm3**. En la cámara de combustión se permiten trabajos en su interior libres (concéntrico).
Se autoriza el uso de cámaras postizas.
Se autoriza el uso de la tapa de cilindro con descompresor.

5.- CIGÜEÑAL:
Original del motor.
Eje de biela **18** mm y **20mm.**
Deberá responder a las dimensiones especificadas por el fabricante (según ficha de homologación).
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.

6.- BIELA:
Original del motor o similar, según ficha homologación. No se permite trabajos en este elemento Distancia entre centros: **102 mm**.

7.- CARTER:
Original del motor. Debe corresponder, en su totalidad, con el plano adjunto. Solo se permite el agregado de material en caso de rotura.

8.- CAMISA:
Original del motor. 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.

9.- CILINDRO: Original del motor. Correspondiendo a su ficha de homologación.

10.- PISTÓN:

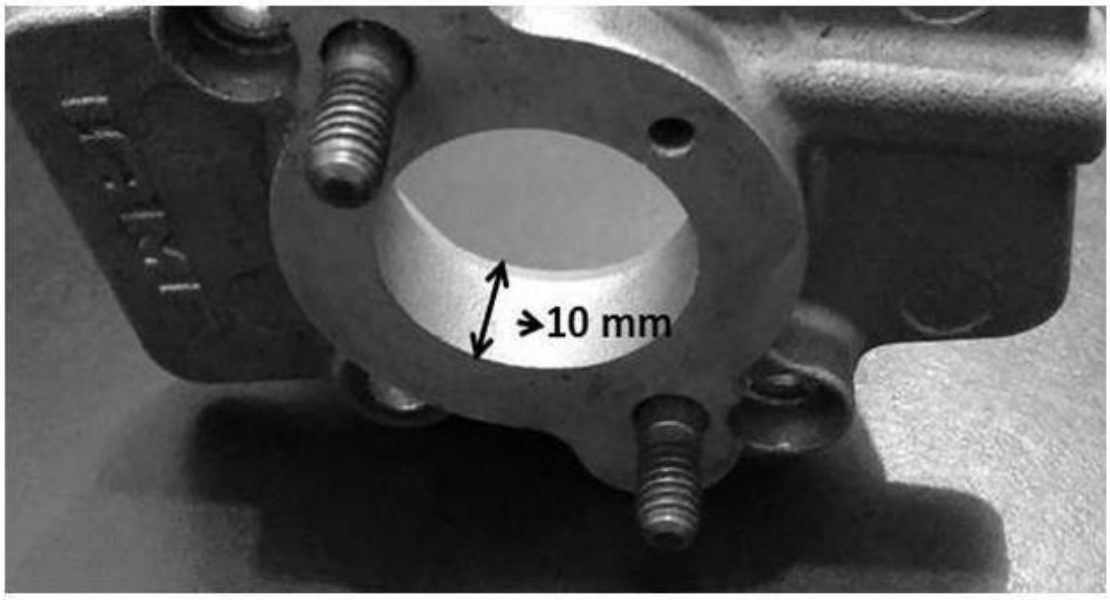
Original del motor, o similar. Especificaciones y/o dimensiones según plano adjunto. Se permite el aro en L de **2,2 mm** para el pistón original o símil importado. Para pistones de fabricación nacional, en lámina de espesor: **0.8mm, 1mm, 1.2mm**.

11.- PERNO DE PISTÓN:

Original. No se permite el torneado interior para alivianado .

12.- COLECTOR DE ADMISIÓN:

Original del motor. No se permite su preparación, ni quitar o agregar material.
No deberá conformar una sola pieza con la flappera.
La junta entre el carburador y dicho colector no podrá ser de más de **1,5mm**.
No podrá hacer trabajos de encauzadores de flujo.
Diámetro de **27mm** en toda su extensión.
Recto en toda su longitud **10 mm**, y no se permite ningún tipo de conexidad.
(ver imagen)



13.- FLAPPERA

Será original. Se permite variar el espesor de las láminas, siendo siempre dos y de diseño similar a las originales.

14.- CARBURADOR:

Un carburador marca:

TILLOTSON HW-16A (diámetro máximo de venturi **20mm**)

(según ficha de homologación adjunta- CIK.FIA N* C/C/15) Bajo régimen de sellado. No se permite ninguna modificación, incluido los pasajes internos de combustible y conos de los tornillos de regulación de combustible.

En el caso del carburador, su orificio no deberá tener efecto de encausador de flujo.

15.- SILENCIADOR DE ADMISIÓN:

Deberá ser homologado CNK-ACA de fabricación nacional con o sin elemento filtrante en su interior. No se podrá utilizar aditivos que mejoren la permeabilidad o pasaje del aire del elemento filtrante.

16.- BUJÍAS:

Tipo convencional marca y grado térmico libre.(Prohibida bujía cerámica corta).

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.

17.- 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.(color de referencia verde)

18.- TRANSMISIÓN:

Piñon10 –Corona 75 circuito largo.

Piñon10 –Corona 77 circuito corto.

19.- PIÑON:

Original o similar, no pudiendo cumplir otra función.

Se prohíbe el uso de cualquier balanceador armónico.

20.- COLA DE ESCAPE:

Original de los motores o similar.Largo libre.

Se autoriza a soldar un racord para la medición de temperatura gases de escape (sonda).

21.- COLECTOR DE ESCAPE:

Original o similar.

Unión rigida o flexible de acero 50mm de diámetro y 2mm espesor.

22.- ESCAPE:

Libre procedencia, deberá constar del elemento silenciador (salida de escape con sordina) el sistema de escape no podrá sobrepasar la línea del paragolpes trasero.-Prohibida vejiga.

25.- SISTEMA DE REFRIGERACIÓN:

Radiador según plano.

Se autoriza el uso de cortina.

Se autoriza el uso de termostatos y mantas térmicas de motor.

Se permite suplementar el interior de la polea del eje, cuando se utilice uno 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 utilizar medidor de temperatura.

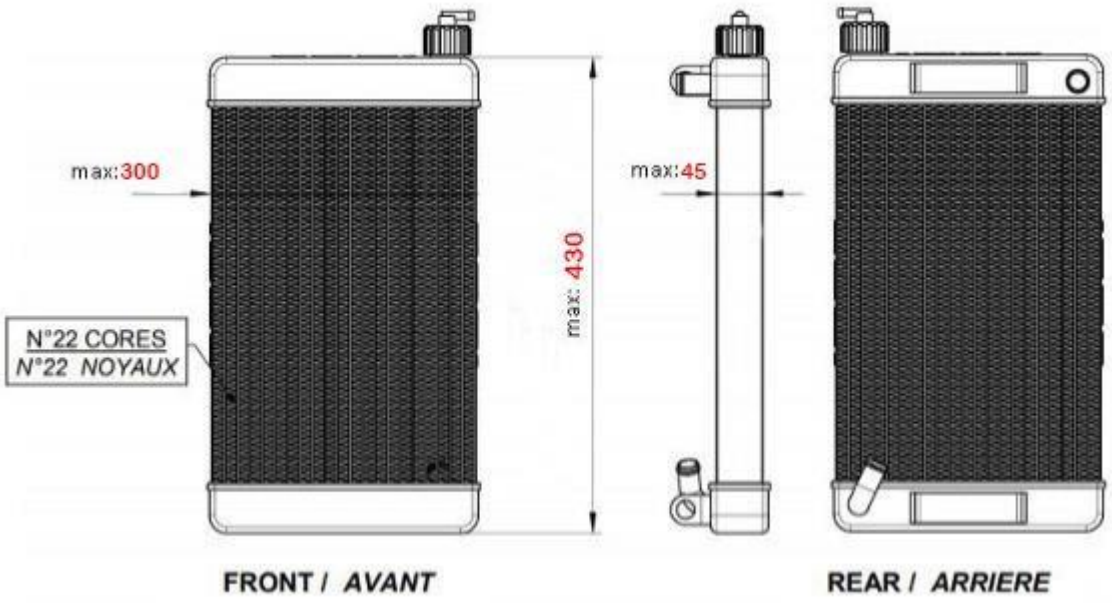
Las mangueras deberán ser originales o similares, el diámetro interior habilitado será hasta 20mm.

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 (obligatoriedad de funcionamiento).

Bomba de agua original o similar en su forma y dimensiones, autorizando tanto de plástico como de aluminio. No se autoriza la utilización de correa dentada.

Soporte de radiador libre.



26.- CHASIS:

Homologados o Habilitados por la CNK-CDA-ACA.

Chasis nacional tendrá un hándicap de **2kg**.

Se entiende por chasis nacional como viene de fabrica con todos sus elementos.

Trocha trasera máxima: **1400mm**

27.- NEUMÁTICOS:

A: Serán de la marca MG SH2 – Compuesto " Rojo **"** provistos y sorteados por la categoría y se reemplazaran cada 3 fechas. Siendo obligatorio el uso del mismo en la clasificación , serie y final.

B: Serán retenidos durante las competencias y entre eventos, si corresponde, bajo el régimen de parque cerrado.

Los neumáticos que serán utilizados en distintos eventos quedarán en custodia de la categoría

C: En caso de que un piloto corra en la fecha que no se coloca neumático nuevo, deberá comprar a la categoría 1 (un) juego de neumático usado. El mismo será sellado y quedaría bajo el régimen de parque cerrado. En caso de rotura o pinchadura se permitirá el reemplazo de 1(uno) de los mismos solamente.

Gomas para lluvia provistos por la categoría, solo un juego por carrera para la etapa oficial, (clasificación, series o magas y final) pudiendo ser colocadas cuando el piloto lo desee. 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).

28.- COMBUSTIBLE:

Se utilizará nafta de rango **PREMIUM INFINIA** marca **YPF**, apta para vehículos terrestres.Esta se medira antes de su mezcla y se comparara con la muestra del tecnico,

Lubricante: Libre origen, marca, tipo y porcentaje.

Está 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, en series o en la final. En ese caso el piloto proveerá el lubricante en su envase original cerrado.

29.- REGLAMENTO ABIERTO:

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

30.- SE PROHIBE LA TELEMETRIA.

31.- 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. (completamente original, respetando ficha de homologación, salvo aquellos puntos específicos en este reglamento) Las medidas del motor declaradas por fichas de homologación, planos aclaratorios, etc. que son

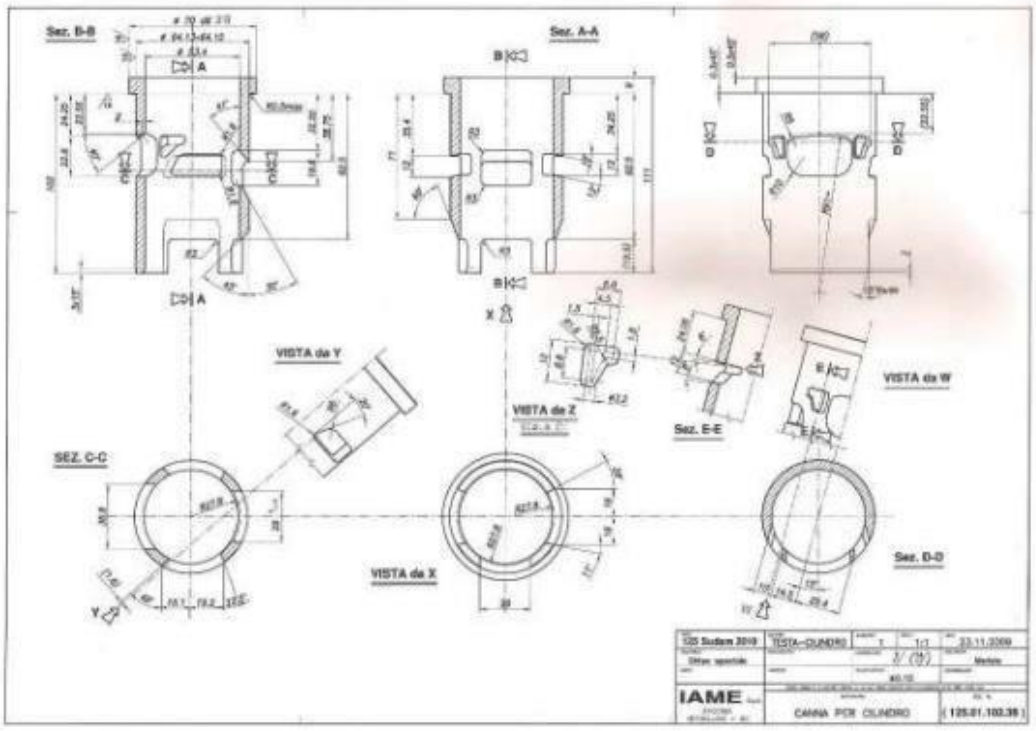
proporcionadas por el fabricante del motor, son tolerancias de fabricación. No podrán ser usadas para efectuar trabajos de preparación, salvo que esto sea permitido en forma escrita por este reglamento.

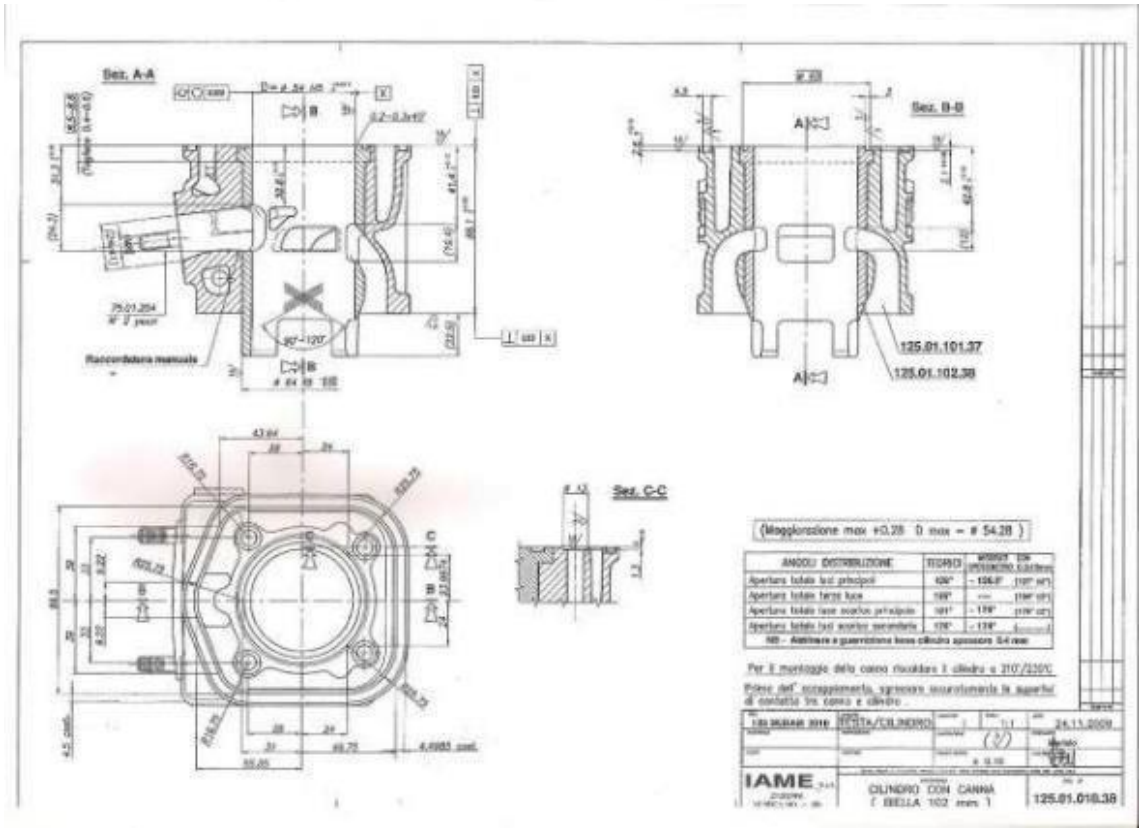
LUZ TRASERA DE SEGURIDAD:

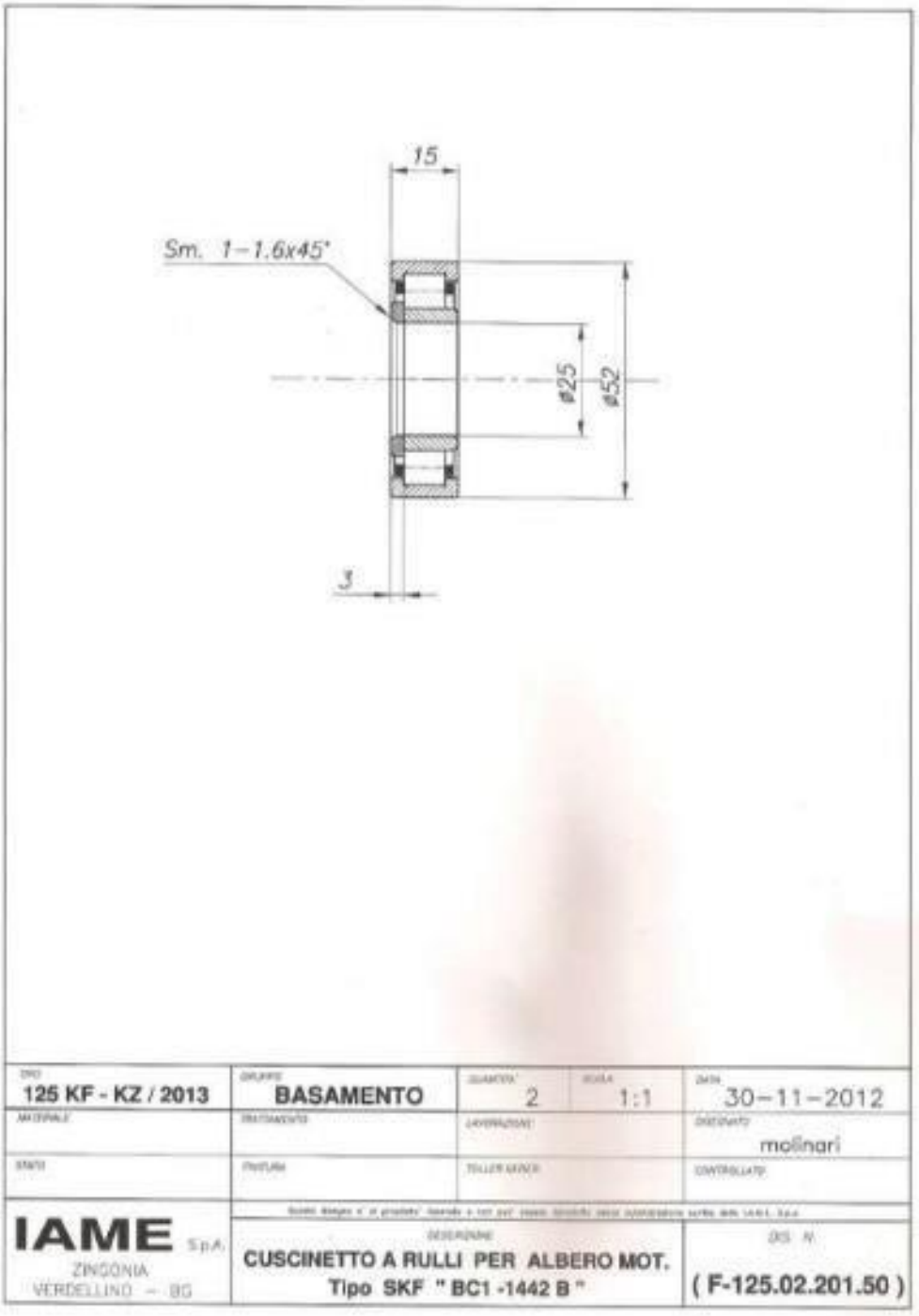
a)Tratándose de competencias nocturnas o con lluvia, será obligatoria la utilización de una luz roja permanente, instalada en la parte trasera del kart, fijada en lugar seguro, evitando su desprendimiento.

b)Esta deberá funcionar con pilas normales o recargables y deberá estar encendida al momento de salida a pista.

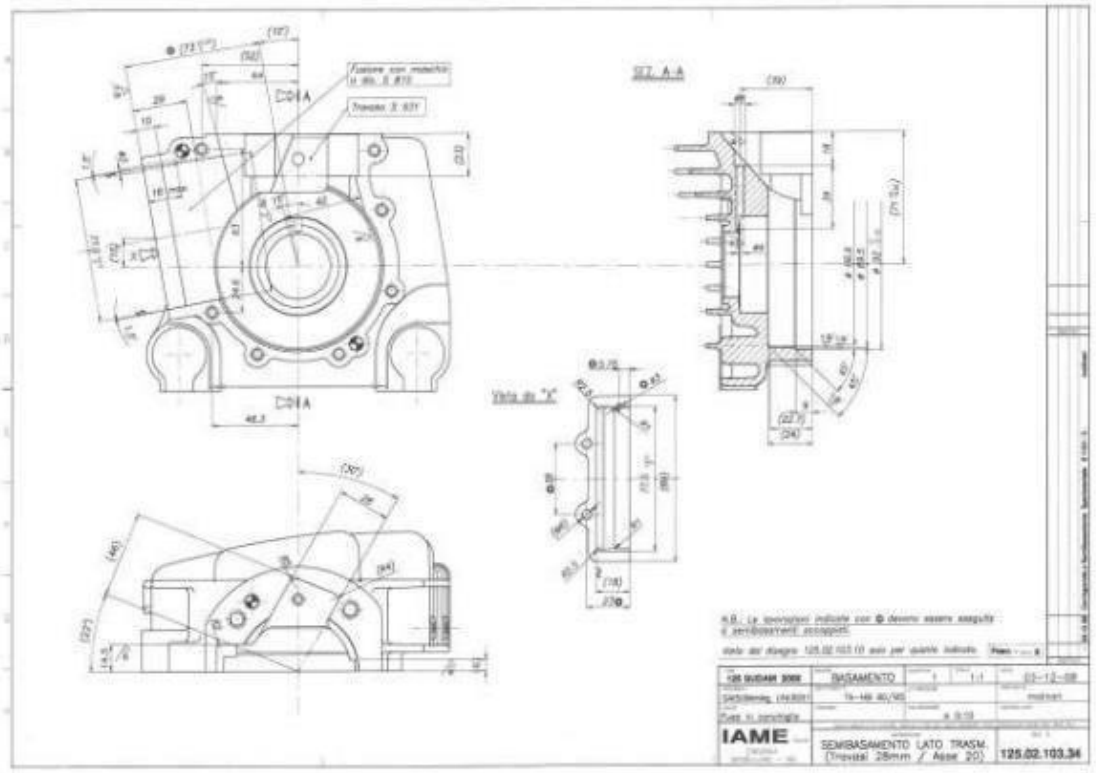
Giani DiMarco
Comisario Técnico

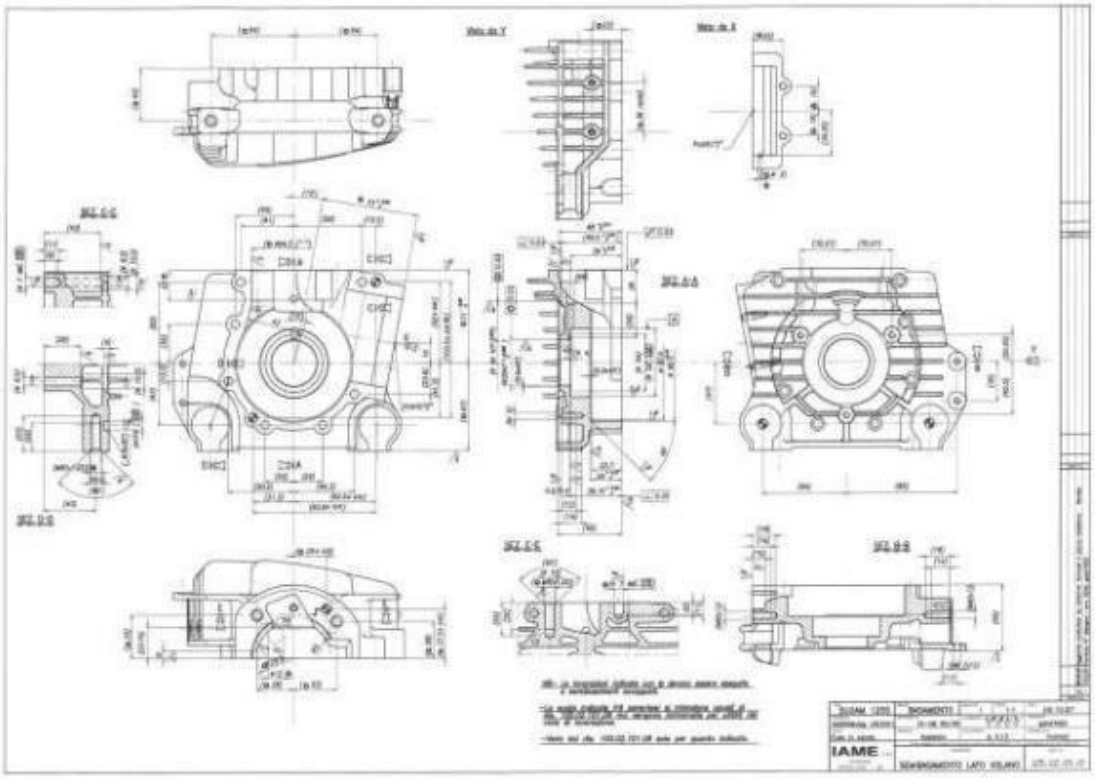

Sez. B-B
Sez. A-A
VISTA da Y
VISTA da Z
VISTA da W
SEZ. C-C
VISTA da X
Sez. E-E
Sez. D-D
IAME
CANNA PER CILINDRO
125.01.102.38


Sez. A-A
Sez. B-B
Sez. C-C
125.01.101.37
125.01.102.38
IAME
CILINDRO CON CANNA
125.01.010.38



DIS. 125 KF - KZ / 2013	GRUPPO BASAMENTO	QUANTITA' 2	SCALA 1:1	DATA 30-11-2012
MATERIALE	TRATTAMENTO	LAVORAZIONE		DISEGNATO molinari
STATO	FINITURA	TOLLER. MEDIA		CONTROLLATO
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)


IAME
SEMIBASAMENTO LATO TRASM.
(Travasi 28mm / Asse 20)
125.02.103.34



FICHE D'HOMOLOGATION
HOMOLOGATION FORM
MOTEUR / *ENGINE*

Constructeur	*Manufacturer*	**IAME**
Marque	*Make*	**PARILLA**
Modèle	*Model*	**125 SUDAM MY '010 / RL**
Type d'admission	*Inlet type*	**CLAPETS**
Durée de l'homologation	*Validity of the homologation*	9 ans / *9 years*
Nombre de pages	*Number of pages*	9

PHOTO DU MOTEUR CÔTÉ PIGNON
PHOTO OF DRIVE SIDE OF ENGINE

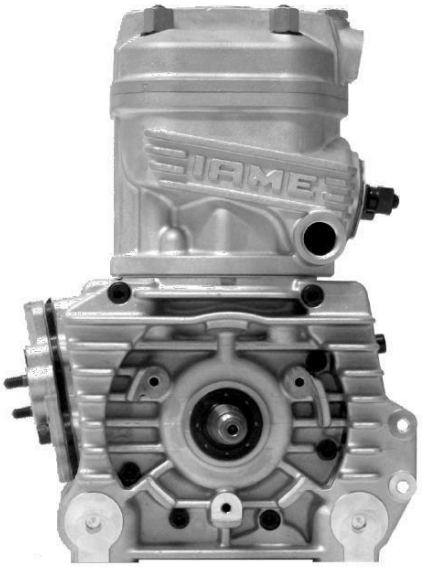


PHOTO DU MOTEUR CÔTÉ OPPOSÉ
PHOTO OF OPPOSITE SIDE OF ENGINE

Signature et tampon de l'ASN
Signature and stamp of the ASN

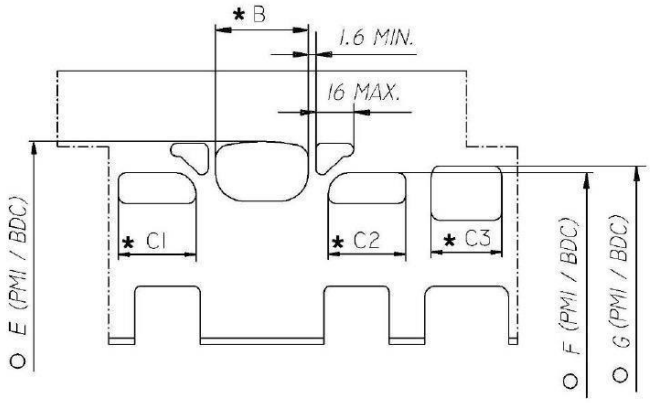
VOIDS AND REPLACES THE FORM n°306/B OF 09/03/2010 1 13/12/2022 n°306/C
ANNULE ET REMPLACE LA FICHE n°306/B DU 09/03/2010

INFORMATIONS TECHNIQUES
TECHNICAL INFORMATIONS

CARACTÉRISTIQUES *CHARACTERISTICS*		
		Tolérances
Volume du cylindre *Cylinder volume*	**123.66 cm³**	**< 125cm³**
Alésage d'origine *Original Bore*	**54 mm**	
Alésage théorique maximum *Theoritical maximum bore*	**54.28 mm**	
Course *Stroke*	**54 mm**	
Système de refroidissement *Cooling system*	**EAU**	
Nombre de systèmes de carburation *Number of carburation systems*	**1**	
Nombre de canaux de transfert, cylindre/carter *Number of transfer ducts in the cylinder*	**3 / 3**	
Nombre de lumières / canaux d'échappement *Number of exhaust ports / ducts*	**3**	
Forme de la chambre de combustion *Shape of the combustion chamber*	**CALOTTE SPHERIQUE**	
Longueur (entre-axe) de la bielle *Length between the axes of the connecting rod*	**102 mm**	±0.1mm
Poids de la bielle (poids réel -10%) *Weight of the connecting rod (real weight -10%)*	**111 gr**	minimum
Poids du vilebrequin (poids réel -10%) *Weight of the crankshaft (real weight -10%)*	**1750 gr**	minimum
Volume de la chambre de combustion (mesure jusquiau bord superieur de la bougie) *Volume of combustion chamber (measured up to the upper part of the spark-plug)*	**10.6 cm³**	minimum
Nombre de segments de piston *Number of piston rings*	**1**	
Seules les dimensions et cotes qui ne peuvent pas être modifiées doivent figurer sur la Fiche d'Homologation. *Only the dimensions and readings which may not be changed must been mentioned on the Homologation Form.*		

MATÉRIAU - *MATERIAL*	
Cylindre *Cylinder*	**AL - SI (GALSI 9) / FONTE**
Culasse *Cylinderhead*	**AL - SI (GALSI 9)**
Carter *Sump*	**AL - SI (GALSI 9)**
Bielle *Connecting rod*	**ACIER CR-MO**

DESSIN DU DÉVELOPPEMENT DU CYLINDRE
DRAWING OF THE CYLINDER DEVELOPMENT

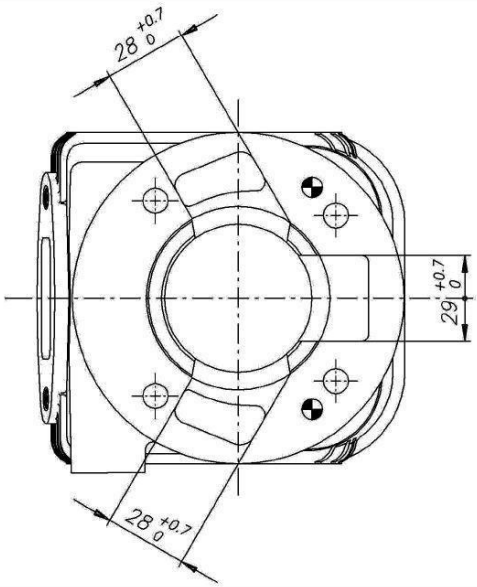


B	37mm max.
C1 = C2	30mm max.
C3	29.5mm max.
E	180° ± 1.5°
F	126.5° ± 1.5°
G	133° ± 1.5°

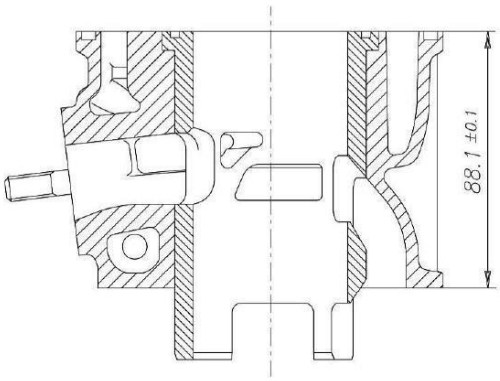
* LECTURE CORDALE / CHORDAL READING

O LECTURE ANGULAIRE PAR INSERTION D'UNE CALE DE 0.2x5 mm / ANGULAR READING BY INSERTING A 0.2x5 mm GAUGE

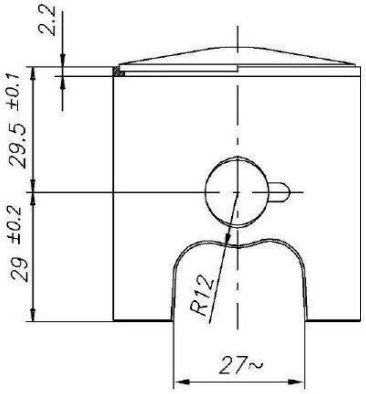
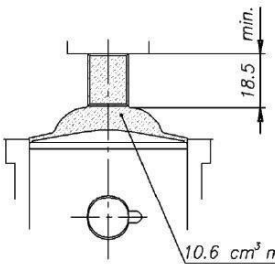
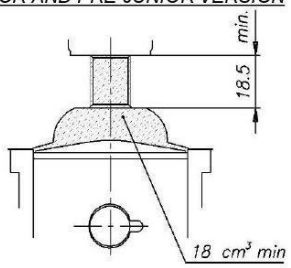
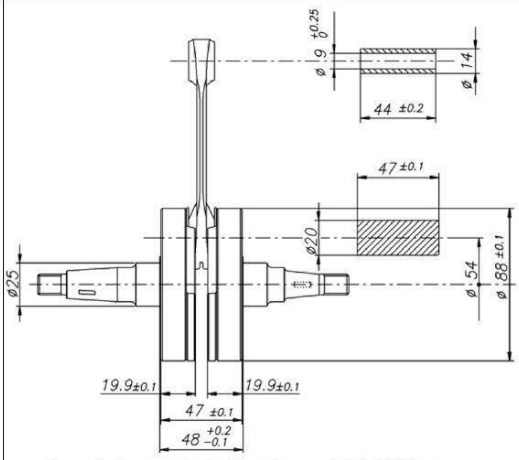
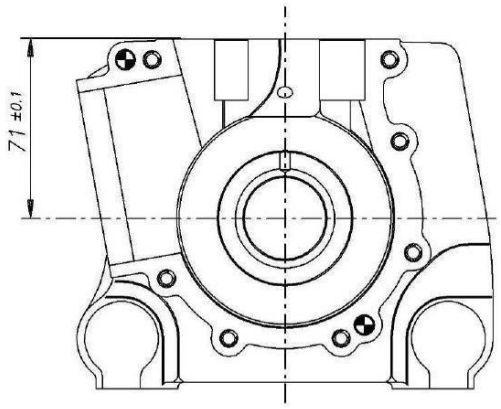
DESSIN DU PIED DU CYLINDRE
DRAWING OF THE CYLINDER BASE



VUE EN SECTION DU CYLINDRE
CYLINDER SECTION VIEW



VOIDS AND REPLACES THE FORM n°306/B OF 09/03/2010 3 13/12/2022 n°306/C
ANNULE ET REMPLACE LA FICHE n°306/B DU 09/03/2010

PISTON	VUE DE LA CHAMBRE DE COMBUSTION *COMBUSTION CHAMBER VIEW*
	 VOLUME CHAMBRE COMBUSTION / COMBUSTION CHAMBER VOLUME = 10.6cm³ min VERSION JUNIOR ET PRE-JUNIOR *JUNIOR AND PRE-JUNIOR VERSION*  VOLUME CHAMBRE COMBUSTION / COMBUSTION CHAMBER VOLUME = 18cm³ min
DESSIN DU VILEBREQUIN *DRAWING OF THE CRANKSHAFT*	DESSIN INTÉRIEUR DU CARTER *DRAWING OF THE INSIDE OF SUMP*
 Complete crankshaft min. weight 1750 g *Poids min. du vilebrequin complet 1750 g*	

VOIDS AND REPLACES THE FORM n°306/B OF 09/03/2010 4 13/12/2022 n°306/C
ANNULE ET REMPLACE LA FICHE n°306/B DU 09/03/2010

PHOTO DE L'ARRIÈRE DU MOTEUR *PHOTO OF THE BACK OF THE ENGINE*	PHOTO DE L'AVANT DU MOTEUR *PHOTO OF THE FRONT OF THE ENGINE*

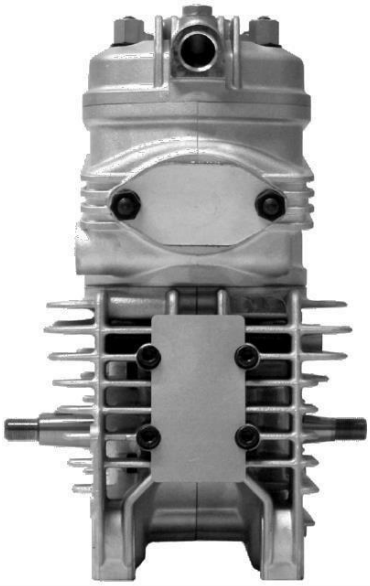
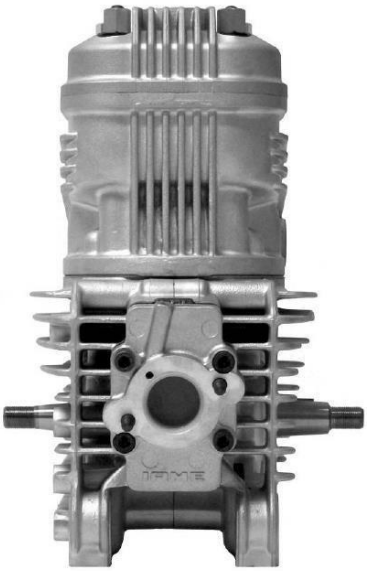
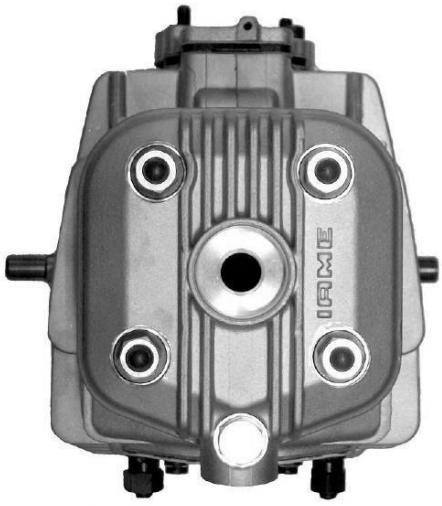
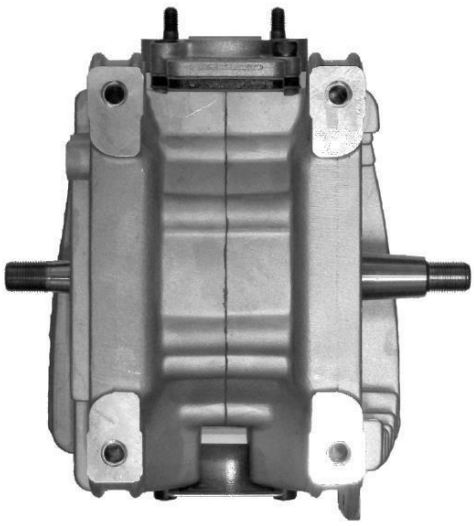
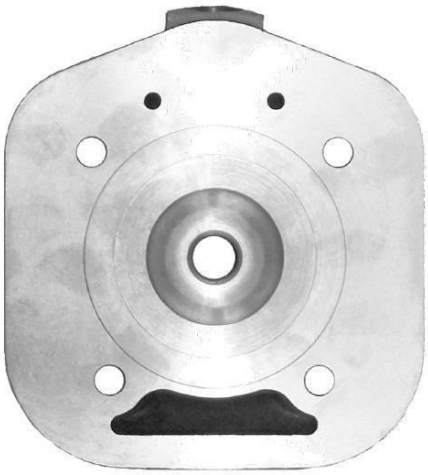
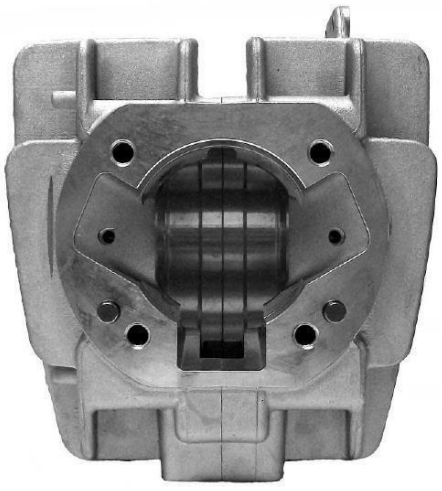
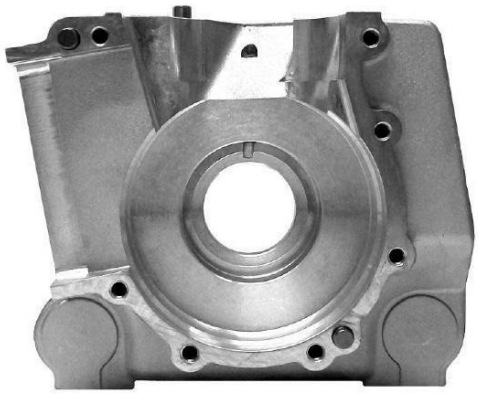

	

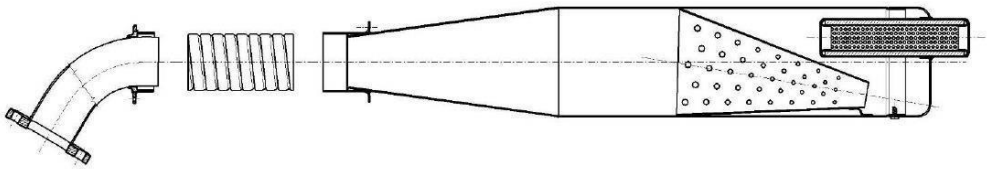
PHOTO DU MOTEUR PARTIE SUPÉRIEURE *PHOTO OF THE ENGINE TAKEN FROM ABOVE*	PHOTO DU MOTEUR PARTIE INFÉRIEURE *PHOTO OF THE ENGINE TAKEN FROM BELOW*
	

VOIDS AND REPLACES THE FORM n°306/B OF 09/03/2010 5 13/12/2022 n°306/C
ANNULE ET REMPLACE LA FICHE n°306/B DU 09/03/2010

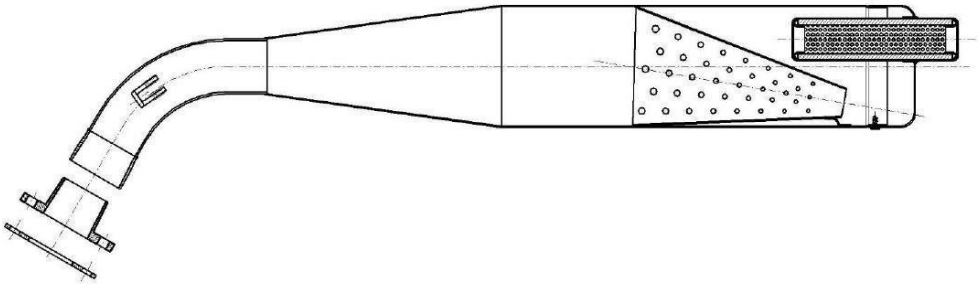
PHOTO DU PIED DU CYLINDRE *PHOTO OF THE BASE OF THE CYLINDER*	PHOTO DE LA CHAMBRE DE COMBUSTION *PHOTO OF THE COMBUSTION CHAMBER*
	
PHOTO DU CARTER(CÔTÉ JOINT) *PHOTO OF THE SUMP (GASKET SIDE)*	PHOTO D'UNE PARTIE INTÉRIEURE DU CARTER *PHOTO OF AN INTERNAL PART OF THE SUMP*
	

VOIDS AND REPLACES THE FORM n°306/B OF 09/03/2010 6 13/12/2022 n°306/C
ANNULE ET REMPLACE LA FICHE n°306/B DU 09/03/2010

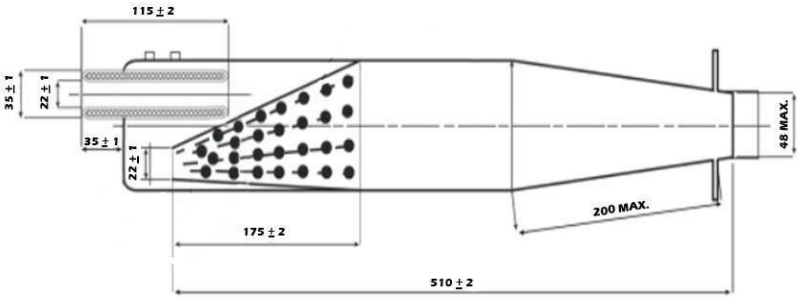
DESSIN DE L'ÉCHAPPEMENT
DRAWING OF THE EXHAUST

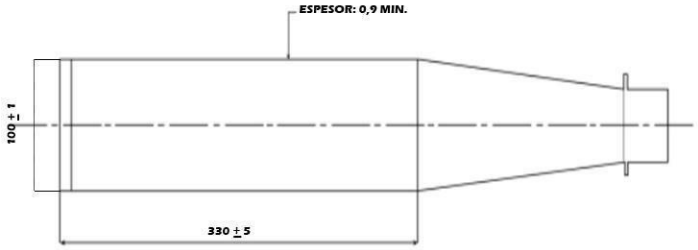
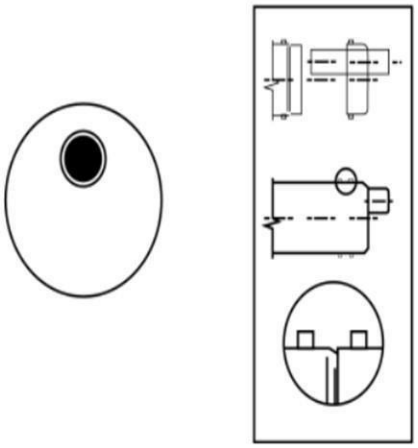


ALTERNATIVE



VOIDS AND REPLACES THE FORM n°306/B OF 09/03/2010 7 13/12/2022 n°306/C
ANNULE ET REMPLACE LA FICHE n°306/B DU 09/03/2010





- NO SE PODRÁ GIRAR LA TAPA DEL PITURRO. DEBE QUEDAR A 180 GRADOS DE LA PUNTA DEL CONO.