

# REGLAMENTO TÉCNICO 2024

---



**VISADO**

FECHA

**19 DE MARZO 2024**

COMISARIO TECNICO



## 1. DISPOSICIONES TECNICAS GENERALES - 2024

**1.1.** Los primeros lugares de cada categoría, según determinación de reglamento particular de cada fecha, post pesaje inmediatamente y sin mediación de terceros deben conducir su kart a parque cerrado. Cualquier salida de la zona antes de llegar a sector de revisor técnica, será penalizada con la descalificación inmediata del piloto. Situaciones particulares de errores involuntarios, serán analizadas caso a caso por Colegio de Comisarios.

**1.2** El Colegio de Comisarios puede solicitar y/o realizar cualquier tipo de revisión a los karts durante una fecha oficial. Realizar recomendaciones preventivas y correcciones cuando proceda.

**1.3 Del cambio de piezas a los primeros lugares.** El Colegio de Comisarios podrá decidir post clasificación o finalización de pre-final cambiar material entre el primer lugar y algún otro piloto a sorteo. Es responsabilidad de los pilotos seleccionados el dirigirse a parque cerrado a efectuar proceso de intercambio.

**1.4** Si durante el procedimiento de Revisión Técnica se detecta una irregularidad, el piloto será informado al Director y este a los Comisarios quienes determinaran:

- Exclusión de la sesión. Si ello se produce durante la sesión de Clasificación y/o Serie, perdiendo los tiempos y puntos obtenidos durante la sesión, pudiendo seguir participando del evento
- Descalificación del evento. Si ello se produce durante la PRE Final y/o Final, perdiendo la totalidad de los puntos obtenidos y sin poder seguir participando del evento. Se exceptúa de esto a faltas menores durante la pre-final, que no le impiden participar de la carrera final.

**1.5** Si durante el procedimiento de Revisión Técnica se detecta una irregularidad, el procedimiento sobre la parte o pieza involucrada será:

**1.6 Del procedimiento en sí / Revisión técnica.** Esta será realizada al final de la Clasificación, Heat1, Heat2, Pre final y Super final de cada categoría..

- Se realizará bajo una pauta conocida previamente por todos los pilotos y preparadores.
- Ante la solicitud de al menos 1 de los concurrentes se puede determinar destape completo; ante lo cual se debe dejar una caución de \$250.000 por dicha solicitud.
- Asimismo, se podrá elegir aleatoriamente la revisión de uno o varios motores por solicitud expresa del Colegio de Comisarios.
- Desde la primera salida oficial a pista el kart y piloto deben dar cumplimiento a cabalidad de reglamentación técnica mínima referente a seguridad e identificación (numeración adecuada). No cumplimiento de esto lo llevará desde advertencias verbales, hasta pérdida de lugares en grilla de clasificación (2 a 5).
- Al inicio de cada fecha se procederá a sellar todos los motores X30 de las categorías JUNIOR, SENIOR y MASTER. El sello debe mantenerse intacto hasta la final de la competencia. Cualquier necesidad de apertura debe ser realizada por el mismo Colegio de Comisarios y ante causas justificadas ante la misma autoridad.

**VISADO**

FECHA

**19 DE MARZO 2024**

COMISARIO TECNICO

## 2. LLANTAS Y NEUMÁTICOS DE CARRERA

**2.1** Se denomina Neumáticos de Carrera a aquellos juegos de neumáticos que, correspondiendo a lo estipulado en el Reglamento Técnico, han sido "marcados" por el Colegio de Comisarios y asignados en forma exclusiva a un Piloto en particular.

**2.2** Durante tandas oficiales de clasificación y carrera sólo se podrán utilizar Neumáticos de Carrera.

**2.3** Antes del inicio de cada serie oficial, los pilotos deben pasar por proceso de revisión de número de serie de neumáticos. Es responsabilidad de cada piloto el debido marcaje en zona de parque cerrado; proceso supervisado y ejecutado por asistente técnico (sistema código de barra). Previo a la salida de Clasificación, heats, pre-final y super final, se podrá verificar la dureza de los neumáticos con un durómetro según disponga el revisor técnico.

**2.4** Los pilotos deberán comprar directamente sus neumáticos solo al distribuidor asignado por CKA, que para estos efectos es Hexa Diseño y Desarrollo SpA.

La marca designada para este año es MG, modelo ROJO SH2 para categorías X30 Junior, X30 Senior y X30 Master. Para condiciones de lluvia para las categorías con motor X30 serán MG SW o SW2.

Para categorías Micro Pro-M y Mini Pro-M el neumático a utilizar sería MG ROJO SC2. Para condiciones de lluvia para las categorías con motor X30 serán MG SCW o SCW2.

Otras marcas a utilizar en condiciones de lluvia: excepcionalmente y a criterio del Colegio de Comisarios, siempre y cuando no exista oposición de ningún piloto competidor.

**2.5.** Será responsabilidad de los pilotos mantener sus neumáticos de modo que las marcas permanezcan claramente identificables. Ante indicio que las marcas estuvieran perdiéndose, cada piloto deberá solicitar al Colegio de Comisarios el remarcado de los neumáticos. Un juego de neumáticos que no pueda ser identificado, se considerará fuera de reglamento.

**VISADO**

FECHA

**19 DE MARZO 2024**

COMISARIO TECNICO



**2.6.** Está prohibido el uso de calefactores externos de los neumáticos. Se excluye asimismo el uso de pistolas para eliminar goma excedente.

**2.7.** Está prohibido el uso de todo tipo de productos de aplicación directa en neumáticos con finalidad de intervenir dureza o adherencia.

**2.8.** Ante el daño de algún neumático oficial el Colegio de Comisarios podrá autorizar el cambio por otro neumático. Este procedimiento debe ser en parque cerrado, supervisado por el Colegio de Comisarios y por un neumático que esté en idénticas condiciones que el dañado en cuanto a nivel de uso.

**2.9.** Llantas.

- El diámetro de la llanta debe ser como máximo de 5". Todas las categorías.
- La utilización de llantas según el Reglamento CIK es obligatorio (Dibujo Técnico N° 1.1 de la CIK-FIA).
- No está permitida la utilización de separadores o inserciones entre el neumático y el borde de apoyo de la llanta.

**2.10.** Para todas las categorías, el calentamiento o enfriamiento de los neumáticos no será autorizado, así como el recauchutado de los mismos. La utilización de productos químicos para el tratamiento de los neumáticos está prohibida.

**2.11.** Si en uno de estos homologados se efectúan recortes, separaciones o adiciones de diferentes huellas en los neumáticos, no serán considerados ya homologados.

**2.12.** Toda infracción constatada en un control aleatorio durante o después de una manga clasificatoria, entrenamientos clasificatorios o carrera conllevará obligatoriamente la descalificación del piloto en dicha manga clasificatoria, entrenamientos clasificatorios o carrera.

**VISADO**

FECHA

**19 DE MARZO 2024**

COMISARIO TECNICO



### 3. PESO

**3.1** Todo Piloto al finalizar la clasificación, heats, pre-final y super final debe pasar por sector de pesaje / parque cerrado. Cualquier intención de burlar el sistema será penalizada con la descalificación inmediata. Está prohibida la ingesta de cualquier líquido o sólido por parte del piloto antes del pesaje o la adición de cualquier peso al piloto, kart equipamiento de este. Esto es motivo de descalificación inmediata.

**3.2** El piloto y el kart no debe ser tocado por terceros; su ocurrencia significará desde amonestación verbal, hasta penalización con lugares (2 a 5) hasta la descalificación total según criterio de comisarios.

**3.3** El peso a controlar será: el peso del kart completo más el piloto y su indumentaria en el momento de llegada a parque cerrado después de cualquier momento oficial de la competición (cronos, mangas, repechaje, prefinales, finales...). Cualquier pérdida de material durante la serie y que no se encuentre debidamente fijo al kart como unidad o al piloto en caso de indumentaria al momento de finalizada la prueba NO puede ser adherido o reincorporado para fines de pesaje.

**3.4** Los pesos señalados para cada categoría son el mínimo absoluto, condición que debe cumplirse en cualquier momento de la competencia, es decir, desde el primer entrenamiento oficial hasta la carrera final del evento con el piloto equipado normalmente para correr (Casco, buzo, guantes y calzado). Si hay algún lastre debe estar firmemente asegurado al chasis con por lo menos 1 perno completo. (NO AMARRAS PLASTICAS NI CINTA ADHESIVA)

**3.5** Los pesos mínimos por categorías detallados a continuación son susceptibles de sufrir modificaciones debidamente informados en cada reglamento particular, a criterio del Colegio de Comisarios persiguiendo principios ante todo de equiparidad; más aún en el escenario de necesidad de refundir categorías por bajo quórum de pilotos.

**3.6** Está permitido ajustar el peso del kart por medio de uno o varios lastres con la condición de que sean bloques sólidos fijados sobre el chasis- marco, una pieza auxiliar del chasis (excepto los paragolpes) o la butaca.

**3.7** Peso máximo de un solo lastre: 5 kg. Los lastres combinados sobre la misma fijación cuentan como un único lastre. El lastre deberá ir fijado por medio de herramientas con, al menos, un perno completo (Perno, golillas y tuerca autobloqueante):

- 0 - 2,5 kg: diámetro mínimo de 6 mm
- 2,6 - 5 kg: diámetro mínimo de 8 mm

**3.8** Si el lastre se fija sobre una superficie auxiliar del chasis, todos los tornillos de fijación de la pieza auxiliar al chasis-marco deberán tener el mismo diámetro mínimo que aquel utilizado para fijar el lastre mismo.

**3.9** Las placas de refuerzo son obligatorias para la fijación del lastre al asiento. Estos refuerzos, situados en el lado interno del asiento, deben tener un espesor mínimo de 1.0 mm y un diámetro mínimo de 20 mm.

**3.10** Todos los lastres que se adhieran al chasis o una pieza auxiliar debe estar marcado con el número de kart del participante, de lo contrario puede ser penalizado con tiempo o descalificación de la prueba según amerite el Colegio de Comisarios.

**VISADO**

FECHA

**19 DE MARZO 2024**

COMISARIO TECNICO

**3.11 Pesos mínimos x CATEGORIA / edades / motorización / nivel:**

• **CATEGORÍA MICRO PRO-M**

- Edad Mínima: 8 años cumplidos durante el año
- Edad Máxima 10 años al obtener licencia.
- Peso mínimo 105 Kgs.
- Motorización: IAME 60 cc Mini Pro-M con restrictor de gases.
- Estándar: no se permite intervención alguna.
- Neumáticos MG rojos SLICK SC2//Lluvia MG SCW o SCW2(etiqueta blanca).

• **CATEGORÍA MINI PRO-M**

- Edad mínima: 9 años cumplidos durante el año. Edad Máxima 13 años al obtener licencia.
- Peso mínimo: 110 Kgs
- Motorización: IAME 60 cc Mini Pro-M.
- Estándar: no se permite intervención alguna.
- Neumáticos MG rojos SLICK SC2//Lluvia MG SCW o SCW2(etiqueta blanca).

• **CATEGORIA X30 JUNIOR**

- Edad mínima: 12 años cumplidos. (Durante año calendario) Edad máxima: 14 años cumplidos al obtener licencia
- Peso mínimo 145 Kgs.
- Motorización: Denominados. X30 Compensados. Motorización estándar: no se permite intervención alguna. Motor 125cc- IAME X-30 - RL - C- TAG.
- Neumáticos MG Rojos SLICK SH2// Lluvia: MG SW o SW2.

• **CATEGORIA X30 SENIOR**

- Edad mínima: 15 años cumplidos en el año. Edad, máxima: libre
- Peso mínimo 158 Kgs
- Motorización: Denominados. X30 Compensados. Motorización estándar: no se permite intervención alguna. Motor 125cc- IAME X-30 - RL - C- TAG.
- Neumáticos MG Rojos SLICK SH2// Lluvia: MG SW o SW2.

• **CATEGORIA X30 MASTER**

- Edad mínima: 30 años cumplidos dentro de la temporada. Edad máxima: libre
- Pesos mínimos: 167 Kgs
- Motorización: Denominados. X30 Compensados. Motorización estándar: no se permite intervención alguna. Motor 125cc- IAME X-30 - RL - C- TAG.
- Neumáticos MG Rojos SLICK SH2// Lluvia: MG SW o SW2.

**VISADO**

FECHA

**19 DE MARZO 2024**

COMISARIO TECNICO

## 4. NUMERACIÓN.

4.1 Durante todas las fechas del campeonato, los Kart deberán llevar los números en los lugares establecidos que son (son 4, parte frontal, parte trasera y en ambos costados del Kart, lugar más cercano a la rueda trasera)

Los números tendrán una altura de 15cm. Y un espesor continuo de por lo menos 2 cm.

Los pilotos son responsables, en todo momento de garantizar que los números sean visibles por los Oficiales Deportivos y Cronometraje Ideal poner sobre los pontones laterales, en su parte delantera, la bandera del país de la licencia deportiva del piloto (ADN que emite licencia) y el nombre y apellido del piloto como así también su grupo sanguíneo.

La altura mínima de la bandera y el nombre del piloto será 4 cm.

Los tres primeros lugares del Campeonato anterior tienen la obligación de colocar los números 1,2 y 3 respectivamente.

Primará el previo uso del número por parte de un piloto en particular, siempre y cuando corresponda a su categoría.

Los números deberán ser de color negro con fondo amarillo para todas las categorías La numeración para el Campeonato 2023 será la siguiente:

**01 al 49** deberán ocupar la categoría **MICRO Pro-M.**

**50 al 99** deberán ocupar la categoría **MINI Pro-M.**

**100 al 199** deberán ocupar la categoría **x30 Junior.**

**200 al 299** deberán ocupar la categoría **x30 Senior.**

**300 al 399** deberán ocupar la categoría **x30 Master.**

**600 al 649** deberán ocupar la categoría **Invitada.**

4.2 Los pilotos deben cuidar que los números sean claramente visibles desde el puesto de control o cronometraje. Los karts que no cumplan la condición anterior serán retirados de la pista; y podrán ser sancionados por el Colegio de Comisarios con una falta leve.

4.3 Al momento de inscripción a las competencias los pilotos nuevos deben preguntar la disponibilidad de numeración y su potencial preferencia para análisis.

**VISADO**

FECHA

**19 DE MARZO 2024**

COMISARIO TECNICO



## 5. COMBUSTIBLE

**5.1** Debe estar constituido exclusivamente de una mezcla de bencina y aceite de venta comercial. Dicho combustible deberá ser de hasta 97 octanos, de venta normal al público, en estaciones de servicio. Está prohibido el uso de aditivos de todo tipo, como por ejemplo los aumentadores de octanaje (Power/Octane Booster).

**5.2** El combustible para los días de competencia será proveído por la organización, 20lts de bencina 95 octanos + 1lt de aceite 2t. De necesitar más combustible el piloto deberá adquirir del mismo organizador (a costa del participante), tanto bencina como aceite. Para los días de entrenamientos los pilotos pueden adquirir su aceite y combustible de manera independiente.

**5.3** El Colegio de Comisarios tiene la facultad de controlar el combustible de los competidores una vez terminada cualquier serie oficial.

**5.4** Los participantes no podrán utilizar otro combustible distinto al oficial durante toda la duración de las pruebas.

**5.5** En cualquier momento de la prueba, el Colegio de Comisarios podrá solicitar al piloto la sustitución de todo el combustible de su depósito, por combustible suministrado por la organización procedente del surtidor oficial o distribuidor oficial con mezcla de aceite de la marca y porcentaje declarado por el concursante.

**5.6** Si las muestras recogidas del kart o del bidón usado para almacenar el combustible no se corresponden con las muestras tomadas por el Revisor Técnico, o un equipo no facilitará la recogida de la muestra, al concursante y/o piloto infractor se le aplicará una penalización, la cual será determinada por el Colegio de Comisarios.

**5.7** El uso de un combustible distinto al oficial será sancionado según lo determine el Colegio de Comisarios.

**5.8** Durante el transcurso de la prueba, el Revisor Técnico, a petición del Colegio de Comisarios, podrán tomar muestras de la gasolina utilizada por los participantes.

**VISADO**

FECHA

**19 DE MARZO 2024**

COMISARIO TECNICO





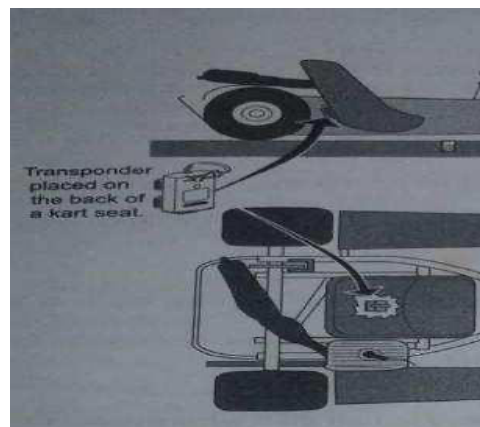
**5.9** La comparación entre los valores obtenidos con los que se tienen del combustible original permitirá obtener la conformidad de la muestra extraída del concursante.

**5.10** Esta muestra normalmente será tomada del depósito del concursante. Sin embargo, también podrá solicitarse del bidón usado por el equipo para almacenar combustible.}

**5.11** La Organización de la prueba, podrá suministrar el combustible a todos los participantes, al precio que se indique en el Reglamento Particular de la prueba; siendo en este caso obligatorio.

## 6. TRANSPONDER - CRONOMETRAJE

**6.1** Deberá ser ubicado obligatoriamente en la zona trasera baja de la butaca, como se adjunta en la foto:



**6.2** Los pilotos son responsables de contar con transponder de su propiedad, cargado y con su subscripción al día, operativo.

**6.3** Ante situación de NO marcaje del sistema en tanda de clasificación, a criterio del Director de Carrera, este podrá utilizar el tiempo registrado en sistema mychron del propio piloto si lo tuviese, sumando eso si 2 décimas de segundo al tiempo objetivado.

## 7. TROCHA TRASERA

**7.1** Las categorías, a excepción Micro y Mini, trocha máxima permitida de hasta 1400 mm.; medida con matriz del club. Dicha matriz puede ser probada por los pilotos antes de las competencias oficiales (recomendable).

**VISADO**

FECHA

**19 DE MARZO 2024**

COMISARIO TECNICO

7.2 En condiciones de lluvia no se exigirá trocha mínima trasera; salvo el respeto del artículo que alude al respeto de que ningún material sobrepase cuadrilátero formado por 4 ruedas.

7.3 Categorías MICRO y MINI, deberán cumplir con una trocha máxima de hasta 1100 mm. medida con matriz del club. Dicha matriz puede ser probada por los pilotos antes de las competencias oficiales (recomendable).

## 8. MOTORIZACION

8.1 Por Motor se entiende la unidad de propulsión del vehículo en orden de la carrera, comprende un block cilindro, y de cárter del cigüeñal, sistema de encendido, carburador (sin sistema de inyección) y escape. El motor debe ser de 2 tiempos, sin súper cargador. Los motores, deben ser descrito en el catálogo del fabricante y ser sujetos de un Formulario descriptivo, llamado la " ficha de Homologación", esta ficha de homologación será firmada y visada por la FADECH y la FMK/ FIA.

8.2 Identificación y control. Debe ser posible identificar un motor homologado o sus piezas por la descripción técnica (fotos, dibujos, dimensiones, etc.) de la ficha de homologación y tomando en cuenta las modificaciones permitidas de acuerdo con el presente documento.

8.3 Todo lo que no está expresamente autorizado, está absolutamente prohibido. No se permite agregar o quitar material, salvo donde esté expresamente autorizado. El motor será completamente fiscalizado, salvo donde este expresamente liberado.

8.4 La premisa es MOTOR STANDARD. Todos los componentes del motor homologado deberán estar siempre en su condición estándar.

### 8.5 Cubrecadenas

Es obligatorio y deberá recubrir eficazmente el piñón y la corona hasta la altura del eje de la corona. Para todas las categorías sin caja de cambios, es obligatoria la utilización de una protección eficaz que cubra la parte superior y ambos lados de la corona y cadena, extendiéndose como mínimo hasta el plano inferior del eje trasero.

En las categorías con caja de cambios, es obligatoria la utilización de una protección eficaz que cubra el piñón y la corona hasta el centro del eje trasero, sin ser necesario protecciones laterales.

**VISADO**

FECHA

**19 DE MARZO 2024**

COMISARIO TECNICO



8.6 Las motorizaciones según las distintas categorías serán las siguientes permitidas; con diferenciación de pesos, edades y perfil del piloto – según corresponda en algunos casos definidos en reglamentación.

### • Categoría Micro Pro-M

Motor IAME Mini Pro-M 60cc **con** restrictor de gases de escape de 16 mm original IAME. Fecha de homologación, 17 de octubre de 2023. Los motores cuya fecha de homologación sea anterior a 2022, no serán permitidos en los campeonatos del CKA.

La cubicación mínima es la indicada en la ficha de homologación aportada como documento "60cc Swift USA - TaG". Pipeta de medición oficial será proveída por el revisor técnico y estará disponible para comprobación el día viernes previo a la competencia.

### • Categoría Mini Pro-M

Motor IAME Mini Pro-M 60cc **sin** restrictor de gases de escape. Fecha de homologación, 17 de octubre de 2023. Los motores cuya fecha de homologación sea anterior a 2022, no serán permitidos en los campeonatos del CKA.

La cubicación mínima es la indicada en la ficha de homologación aportada como documento "60cc Swift USA - TaG". Pipeta de medición oficial será proveída por el revisor técnico y estará disponible para comprobación el día viernes previo a la competencia.

### • Categoría X30 Junior

Motor IAME X30 **con** restrictor de gases de escape, usando colector X30125370J de 22.7mm. Fecha de homologación de motor, 20 de noviembre de 2023. Los motores cuya fecha de homologación sea anterior a 2022, los motores de homologación anterior deberán actualizar sistema de escape acorde a la homologación mencionada y serán revisados conforme a ficha de homologación.

La cubicación mínima es la indicada en la ficha de homologación aportada documento "X30 125cc RL-C TaG". Pipeta de medición oficial será proveída por el revisor técnico y estará disponible para comprobación el día viernes previo a la competencia.

**VISADO**

FECHA

**19 DE MARZO 2024**

COMISARIO TECNICO



### • Categoría X30 Senior

Motor IAME X30 sin restrictor de gases de escape, Fecha de homologación de motor 20 de noviembre de 2023. Los motores cuya fecha de homologación sea anterior a 2022, los motores de homologación anterior deberán actualizar sistema de escape acorde a la homologación mencionada y serán revisados conforme a ficha de homologación.

La cubicación mínima es la indicada en la ficha de homologación aportada documento "X30 125cc RL-C TaG". Pipeta de medición oficial será proveída por el revisor técnico y estará disponible para comprobación el día viernes previo a la competencia.

### • Categoría X30 Master

Motor IAME X30 sin restrictor de gases de escape, Fecha de homologación de motor 20 de noviembre de 2023. Los motores cuya fecha de homologación sea anterior a 2022, los motores de homologación anterior deberán actualizar sistema de escape acorde a la homologación mencionada y serán revisados conforme a ficha de homologación.

La cubicación mínima es la indicada en la ficha de homologación aportada documento "X30 125cc RL-C TaG". Pipeta de medición oficial será proveída por el revisor técnico y estará disponible para comprobación el día viernes previo a la competencia.

- Solo el IAME X30 125cc-RL-TaG, original y estrictamente de acuerdo con la ficha del fabricante (aspectos técnicos, medidas, pesos, diagramas con las tolerancias prescritas por el fabricante) es admitido. Las imágenes en la ficha de homologación son válidas para identificar el motor y sus componentes.
- No se pueden modificar, mejorar, pulir, añadir o quitar material de ninguna parte del motor. Cada motor, interna o externamente, tiene que estar debidamente equipado con sus piezas originales en la posición y funcionamiento de acuerdo con las especificaciones técnicas originales
- **IMPORTANTE:** Las tolerancias indicadas en ficha de homologación son necesarias para comprender todo el mecanizado, montaje y correcta instalación. No obstante, no se permite ninguna intervención en el motor, incluso si las dimensiones características después de su intervención siguen estando dentro de las tolerancias prescritas.
- Cualquier afinación está prohibida: los valores mínimo y máximo de las cotas del motor, así como el volumen de la cámara de combustión tienen que ser medidos de acuerdo con el Reglamento Técnico CIK.

**VISADO**

FECHA

19 DE MARZO 2024

COMISARIO TECNICO



- Diagramas y tabla de volúmenes

COMPONENTE	IAME X30
ESCAPE	177,5° Máximo
TERCER TRANSFER	127° +/- 2°
TRANSFER LATERALES	126° +/- 2°
VOLUMEN CÁMARA DE COMBUSTION	9,7cc Mínimo con inserto CIK

Ficha de Homologación 22/11/22 N° 254/X Motor IAME X-30 125 cc RL-C TaG V - lectura angular insertando una galga medida 0.2x5mm

### 8.7 Cilindrada.

Volumen V engendrado en el cilindro del motor, al desplazarse el pistón en su ascenso o descenso. Este volumen expresado en cm<sup>3</sup> considerando el n°  $\pi$  "pi" de valor 3,1416.

$v = 0,7854 \times d^2 \times l \times n$  ; siendo

d = diámetro del cilindro.

l = Carrera del pistón.

N = n° de cilindros.

8.8 Las piezas que componen el motor homologado deben respetar siempre su construcción original y ser identificables en las fotos, dibujos y dimensiones físicas descritas en la Ficha de Homologación.

8.9 No está permitida ninguna modificación a las piezas de origen del motor, incluido el pulido, limado, fresado, etc., o cualquier tratamiento que cambie sus características iniciales, pudiendo ser controlable mediante comparación con piezas originales suministradas por FULLWAY SPA. También queda expresamente prohibido el añadido de material sea de la naturaleza que sea y/o el montaje de accesorios del motor en lugares distintos al de origen.

8.10 En cualquier momento de la competición, el Colegio de Comisarios podrá solicitar el cambio de elementos o piezas componentes del motor, por otras de origen Homologadas.

8.11 En caso de duda o interpretación de la validez, medidas, montaje o posible modificación de cualquiera de las piezas o elementos que componen el motor, en cualquier momento podrán ser analizadas el Colegio de Comisarios, el cual emitirá informe técnico al respecto, pudiendo apoyarse del Revisor Técnico.

**VISADO**

FECHA

**19 DE MARZO 2024**

COMISARIO TECNICO



## 8.12 Carburador.

Para categorías MICRO y MINI Pro-M: Original Tillotson HW – 31A (detalles en ficha de homologación de motor "60cc Mini swift USA-TaG" n° 353/K del 07-12-2022)

Para categorías X30 JUNIOR /SENIOR / MASTER / para Motor IAME X30 RL-C-TAG modelo 2017 , 2020 y 2023 compensado, será modelo Tillotson HW-27A. (Ficha de Homologación "Tillotson HW-27A" n° 348/C del 05-10-2023)

En todas las categorías, cuerpo principal, eje y mariposa, ambos cuerpos de membranas, como todos sus componentes deben ser y permanecer en condición original.

La base porta carburador y la flapera (caja de láminas), **deben permanecer originales**, el diámetro a medir en la base porta carburador será el correspondiente a la base carburador Tillotson.

Sólo el carburador Tillotson HW-27A (Venturi máx. Diam. 27 mm) que se suministra junto con el motor en su configuración original (la misma marca, el mismo modelo, misma referencia) será admitido. Sólo los accesorios suministrados junto con el carburador original están permitidos.

El paso con aguja solo puede estar remplazado por uno de los siguientes:

- IAME original 10939-R51 paso de aguja sin junta de reten.

- IAME original 10948-R18 paso de aguja con junta de reten.

Mezclar piezas de los dos kits de paso de aguja está prohibido. El posicionamiento del carburador (es decir, con la bomba en la parte superior o en la posición inferior) es libre.

El espesor de la junta de carburador debe ser: 1,0 mm +/- 0,3 mm.

El filtro de aire debe ser idéntico al original suministrado junto con el motor (misma marca, el mismo modelo, misma referencia) con tubos de admisión de máx. 22mm de diámetro.

Las rejillas protectoras son opcionales.

La goma del filtro con espuma que conecta el filtro de aire con la entrada del carburador es obligatoria y tiene que ser instalada y en cumplimiento de la ficha de homologación.

Cualquier sistema de inyección y / o pulverización está prohibido.

La galga original de IAME. ATT-035/2 es la referencia para comprobar el conducto de admisión del carburador. La forma de la galga debe coincidir con el perfil del conducto de entrada.

Los muelles y membranas del carburador son libres.

**VISADO**

FECHA

**19 DE MARZO 2024**

COMISARIO TECNICO



En caso de duda el carburador debe ser comparado con el carburador muestra

### 8.13 Refrigeración por agua.

Para todas las categorías utilizando la refrigeración por agua, los radiadores deben situarse por encima del chasis-cuadro a una altura máxima de 50 cm en relación al suelo, a una distancia máxima de 55 cm por delante del eje de las ruedas traseras, y no interferir con el asiento. Todas las tuberías deben ser de un material concebido para resistir una temperatura de 150 °C y una presión de 10 bar.

Para la regulación de la temperatura está permitido desplazar delante o detrás del radiador, un sistema de láminas o bandas adhesivas. ~~El dispositivo puede ser móvil (regulable) pero no debe ser desmontable o desprendible cuando el kart está en marcha y no presentar elementos peligrosos.~~

Asimismo, se permite poner cinta adhesiva en el radiador siempre y cuando se de, al menos, una vuelta completa al mismo.

No se permite instalar ningún elemento adicional en el radiador que sirva para canalizar el aire hacia el mismo (por ejemplo, flaps laterales).

Bomba de agua y su instalación serán según estén determinadas en el reglamento específico de cada categoría.

Para todas las categorías con motor IAME X30 o que cuente con sistema de refrigeración por agua, solo se permitirá el uso de componentes originales en su sistema de refrigeración; ya sea mangueras, termostato, bomba de agua, polea, radiador, soportes, etc.

Los radiadores permitidos son solo los dos modelos originales IAME, ya sea en medida 410x186 mm o bien 410x230 mm.

No se permite la combinación de materialidad entre bomba de agua y polea, ósea, solo se permite el uso de conjunto bomba y polea de aluminio, o bien conjunto de bomba y polea de plástico.

El número de soportes de radiador no está limitado, solo se debe cumplir con el ángulo de inclinación que entrega el soporte original IAME.

Sólo se permite el agua sin otros aditivos para la refrigeración. Las tapas de radiadores ya sean adhesivas o mecánicas están permitidas, pero no deben ser extraíbles cuando el kart está en movimiento. Los tubos de agua deben de ser originales como los entregados con el motor.

Las correas entre la bomba de agua y el eje trasero son libres, pero deben estar instaladas correctamente en las poleas originales IAME.

**VISADO**

FECHA

**19 DE MARZO 2024**

COMISARIO TECNICO



#### 8.14 Sistema de escape de gases de combustión.

Se permite solo el uso de los sistemas de escape y sus componentes originales IAME.

La categoría Micro debe llevar el restrictor de gases de escape de 16mm como empaquetaduras entre el restrictor.

Está prohibido cualquier tipo de modificación a las dimensiones, estructura y componentes de los sistemas de escape, las cuales serán verificadas por el Colegio de Comisarios cuando este lo amerite.

Las operaciones de perforación y soldadura en el colector sólo se permiten para instalar una sonda de temperatura.

El conjunto formado por el colector de escape, la junta de escape y el conducto del escape debe de ser totalmente estanco, sin presentar fugas o pérdidas (junta en buen estado, tuercas bien apretadas, etc)

El cuerpo de escape será el **original** y estará en condición original. Se fiscalizará las perforaciones de los conos internos. No se permite alterar el tubo de salida de la tapa del cuerpo.

Su uso es obligatorio y deberá estar en su posición e intacto al comienzo, durante y al final de cada carrera. El sistema de escape deberá descargar detrás del piloto, y no podrá exceder una altura de 45 cm. No podrá sobrepasar los límites definidos en los puntos 4 y 5. Deberá estar en posición transversal respecto al sentido de marcha.

El sistema de escape debe estar en conformidad con la medida fonométrica.

#### 8.15 Valores sin tolerancia.

- En cualquier condición y en todo momento.

- Cilindrada
- Diámetro del venturi carburador
- Medida de peso
- Volumen de la cámara de combustión
- Squish
- Todo valor que sea definido como mínimo o máximo

- Salvo indicación especial, las tolerancias de los diferentes valores a verificar son los indicados en los Reglamentos Técnicos CIK/FIA; en su defecto, deben ser consideradas tolerancias tanto de medida como de fabricación los valores expresados en las Fichas de Homologación.

FECHA

19 DE MARZO 2024

COMISARIO TECNICO



#### 8.16 Método de control del volumen de la cámara de combustión.

Es imperativo efectuar el control del volumen de la cámara de combustión una vez el motor se haya enfriado hasta la temperatura ambiente.

1. Esperar a que el motor esté a la temperatura ambiente.
2. Desmontar la culata. Comprobar la protrusión de la bujía sobre la cámara de combustión.
3. Desmontar la bujía. Comprobar la dimensión 18,5 mm).
4. Montar el "inserto de bujía" (2 cm<sup>3</sup>) en lugar de aquel fijado a la culata sin sobre salir del plano superior de la misma. Debe ser fijado a la culata, exactamente en la misma posición que la bujía con su dimensión de 18,5 mm.
5. Poner el pistón en el punto muerto superior.
6. Bloquear el cigüeñal mediante una cala entre el rotor y el estator en su parte superior.
7. Hacer estanca la parte superior del pistón con la periferia del cilindro mediante una mínima película de grasa.
8. Limpiar cuidadosamente el posible excedente de grasa.
9. Proceder a la reposición de la culata. Apretar los espárragos o tuercas de fijación con un par de apriete de 10 Nm.
10. Poner el motor a nivel.
11. Volver a asegurarse de la posición del pistón en punto muerto.
12. Rellenar la cámara de combustión con la mezcla contenida en la bureta de laboratorio graduada (con aceite tipo DEXRON VI) hasta llegar al plano de inserto.
13. Leer el valor de la cantidad de mezcla evacuado y comparar con el valor que debe tener según el Reglamento Técnico específico de la categoría correspondiente.
14. El volumen medido, menos el volumen de inserto (2 cc), deberá corresponder con lo expresado en la Ficha de Homologación correspondiente al motor.

#### 8.17 Método de control alternativo del volumen de la cámara de combustión.

1. Esperar a que el motor esté a la temperatura ambiente.
2. Desmontar la bujía. Comprobar la dimensión 18,5 mm).
3. Montar el "inserto de bujía" (2 cm<sup>3</sup>) en lugar de aquel fijado a la culata sin sobre salir del plano superior de la misma. Debe ser fijado a la culata, exactamente en la misma posición que la bujía con su dimensión de 18,5 mm.
4. Poner el motor a nivel.
5. Poner el pistón en el punto muerto superior.
6. Bloquear el cigüeñal mediante una cala entre el rotor y el estator en su parte superior.
7. Rellenar la cámara de combustión con la mezcla contenida en la bureta de laboratorio graduada (con aceite tipo DEXRON VI) hasta llegar al plano de inserto.
8. Leer el valor de la cantidad de mezcla evacuado y comparar con el valor que debe tener según el Reglamento Técnico específico de la categoría correspondiente.
9. El volumen medido, menos el volumen de inserto (2 cc), deberá corresponder con lo expresado en la Ficha de Homologación correspondiente al motor.
10. En caso de discrepancia del valor medido respecto al reglamentado, se deberá proceder de

**VISADO**

FECHA

**19 DE MARZO 2024**

COMISARIO TECNICO

acuerdo al "Método de control General".

### 8.18 Sistema encendido.

El encendido y todos sus componentes, suministrados con el motor o como recambio, deberán de figurar en la Ficha de Homologación.

Encendido sin avance variable ni ninguna otra modificación a sus características de origen. No está permitida ninguna modificación en ningún componente como por ejemplo:

- El chavetero del rotor o cigüeñal.
- Chaveta de unión rotor y cigüeñal. Debe ser y mantener la medida original IAME.
- Orificios y/o tornillos de sujeción del estator.

El encendido debe estar fijado al motor con todos sus elementos, y en los puntos de origen, incluida la chaveta de cigüeñal, sin ninguna modificación que afecte a su puesta a punto original.

Sólo encendidos originales, ya sea digital Selettra Digital "K" or Selettra Digital "S" son permitidos, sin ninguna modificación. Los verificadores técnicos, a raíz de una decisión de los Comisarios Deportivos tienen derecho a pedir la sustitución de todo el sistema de encendido o parcialmente en cualquier momento antes de comenzar la carrera.

Sólo el CDI tipo caja electrónica "C" (16.000 RPM) se permite y debe ser fijado en el chasis. Las marcas en la caja electrónica son obligatorias y deben ser claramente visibles sin tener que desmontar la caja electrónica. Cubrir con pegamento o cinta adhesiva está prohibido.

Están prohibidas las modificaciones relativas a la fijación del estator, la forma y el espesor de la chaveta del rotor, las ranuras del rotor, el cigüeñal y los tornillos de fijación. La batería debe de ser fijada al chasis y siempre conectada al sistema de encendido.

La galga original de IAME. ATT-035/7 es la referencia para comprobar la posición correcta de la marca de referencia en el motor para la fase.

### 8.19 Bujía.

Solo las siguientes bujías NGK, estrictamente originales y sin ninguna modificación están permitidas:

BR9EG - BR10EG

La bujía debe estar instalada con su arandela original.

La parte que recubre el electrodo central no debe sobrepasar el cuerpo de la bujía y la longitud del cuerpo de bujía en si será de un máximo de 18,5 mm.

**VISADO**

FECHA

**19 DE MARZO 2024**

COMISARIO TECNICO



Pipa de bujía original, entregada con el motor

## 8.20 Arranque

El motor está provisto por un motor de arranque eléctrico equipado. El sistema original de arranque debe estar instalado con todos sus componentes y conectado correctamente. Otras opciones reflejadas en la ficha de homologación son igualmente válidas.

El kart debe contar con una batería instalada durante la prueba.

## 8.21 Rodamientos y retenes del cigüeñal.

Sólo se autoriza utilizar los rodamientos y retenes que se entregan con el motor o en su defecto la misma marca y color que sea entregado como recambio original.

Se permiten las jaulas de acero y plástico. Solamente los rodamientos de bolas del cigüeñal estrictamente originales (6206, C3 o C4) y rodamientos de bolas del eje equilibrador (6202, C3/C4/C4H y 6005, C3 o C4) son admitidos. Los rodamientos de bolas con contacto oblicuo están prohibidos. Sólo los rodamientos con bolas y pistas de acero son autorizados (los de cerámica están prohibidos).

Alternativamente y en sustitución de los rodamientos de bolas del cigüeñal 6206, se pueden usar los rodamientos de rodillos originales BC1-3342B con referencia de la pieza X30125397

## 8.22 Culata

Sólo se autoriza utilizar la culata que se entrega con el motor o en su defecto, del mismo tipo, modelo, marca que sea entregada como recambio original, y conforme a la Ficha de Homologación, la cual solo puede ser suministrada por FULL WAY SpA.

Para motores IAME 60 CC Mini Pro-M y X30 TAG cubicación estándar de fábrica; prohibida cualquier modificación en culata o cilindro.

No se permite modificar el largo del hilo de la bujía en la culata. La bujía puede ser BR9EG o BR10EG. Para los efectos de fiscalizar la capacidad cúbica mínima de la cámara de compresión, el largo del hilo de alojamiento de la bujía en la culata no puede ser alterado. Siempre deberá llevar instalada la golilla y el hilo de esta cumplir con su largo original. El extremo del hilo de la bujía no puede sobresalir hacia el interior de la cámara de compresión.

El squish (la distancia entre el pistón y la culata) debe ser de 0,9 mm mínimo al promediar dos puntos de medida. El espesor del alambre de estaño (50% mínimo de estaño) que se utiliza para la medición del squish debe tener un diámetro de 1,5 mm. Las mediciones deberán tomarse con el motor en condiciones de carrera y a temperatura ambiente. La galga original de IAME. ATT-025/1 es la referencia para medir el perfil de la cabeza del cilindro. La forma de calibre debe coincidir con el perfil de la cúpula, el área de desplazamiento de la mezcla y el plano de la junta.

**VISADO**

FECHA

**19 DE MARZO 2024**

Escriba el texto aquí **COMISARIO TECNICO**



### 8.23 Volumen de la cámara de combustión.

Medida en el hilo superior de la bujía con el motor armado y el pistón en PMS, con lubricante de caja automática SAE 10

No está permitido remover el carboncillo al interior de la tapa del cilindro (culatas) o cabeza del pistón, para los efectos de dar la cubicación al momento de la Revisión Técnica.

### 8.24 Cilindro

Debe permanecer en su **condición original**.

No se permite intervenir la superficie de los conductos de transferencia ni las lumbreras de transferencias y escape. Las dimensiones de las lumbreras de transferencia y escape serán fiscalizadas con calibres metálicos.

La zona de admisión de las carcasas **debe permanecer original**.

Entre la base del cilindro y las carcasas siempre debe haber una empaquetadura. Su espesor mínimo es de 0.10 mm y su máximo es de 0.40 mm. Al fiscalizar este espesor, se permite un + - de 0.05 mm. Medidos en la zona de apoyo o aplastamiento de la empaquetadura.

Sólo se puede utilizar el cilindro original conforme a la ficha de homologación. El pulido, arenado, el recorte o los ajustes no están permitidos. Sólo se permite el rectificado. En caso de duda, la forma y la altura de los transfers tienen que ser comparados con el cilindro del motor de la muestra. El tratamiento térmico o tratamiento de la superficie está prohibido. El ajuste se permite sólo por medio de la sustitución de la junta del cilindro.

Solo se permiten juntas originales IAME. El número de juntas de cilindro no está limitado.

La galga original de IAME. ATT-025/2 es la referencia para medir el perfil de los transfers del cilindro

La galga orinal IAME ATT-035/1 es la referencia para llevar acabo la verificación visual de las lumbreras de transferencia.

A partior de la serie n° M3521 / B3059 los motores X30 están equipados con un cilindro marcado, como se muestra en la ficha de homologación:

- o Motores con el número de serie antes de M3521/B3059 pueden ser equipados con el cilindro marcado.
- o Motores con el número de serie después de M3521/B3059 no pueden ser equipados con el cilindro más antiguo no marcado.

### 8.25 Carter, cigüeñal, biela y muñuquiña.

**Estrictamente original y sin ninguna modificación. Solamente la jaula cabeza de biela original X30125431, arandelas originales X30125436 y jaula pie biela E-10440 están permitidas.**

**VISADO**

FECHA

**19 DE MARZO 2024**

COMISARIO TECNICO

#### 8.26 Pistón, segmento y bulón.

Estrictamente original, sin ninguna modificación, de acuerdo con la ficha técnica.

La galga original IAME ATT-035/2 es la referencia para comprobar la forma de la cabeza del pistón.

#### 8.27 Silenciador

Es obligatorio el uso de un efectivo silencioso de escape original IAME, que reduzca el ruido del motor a 107,5 dB/A máximo, cuando está trabajando a plena carga, controlados lateralmente, se permite una tolerancia de + 3 dB/A. Se prohíbe retirar la sordina existente en el tubo de salida de gases del silenciador.

El conjunto formado por la tobera de admisión/goma del filtro con espuma/cuerpo del silencioso de admisión debe de ser instalado en su posición original, conservando todas sus características, medida y funciones originales en todo momento no estando permitido, por tanto, ningún corte, doblado, taladrado o cualquier forma de instalación que las altere

Se podrán efectuar chequeos en cualquier momento durante la competencia. Cualquier infracción a esta disposición significará la exclusión del competidor.

#### 8.28 Caja de láminas.

Estrictamente original sin ninguna modificación. No se permite mecanizar los planos de las juntas. Tornillos libres. Se permite la tapa de láminas original sin ninguna modificación.

El espesor de las siguientes juntas debe ser:

Tapa de admisión a caja de láminas: 0,8 mm +/- 0,3 mm.

Caja de láminas a cárter: 1,0 mm +/- 0,3 mm.

#### 8.29 Láminas.

Solo las láminas de fibra de carbono originales marca IAME están permitidas. El uso de laminas de fibra de vidrio o la mezcla de esta con fibra de carbono está prohibido.

#### 8.30 Filtro de aire.

Sólo se autoriza utilizar filtros de aire originales IAME proporcionados por FULL WAY SpA .

**VISADO**

FECHA

**19 DE MARZO 2024**

COMISARIO TECNICO

No se permite ninguna modificación al filtro y/o a su tobera de sujeción. La tobera de sujeción del filtro al carburador tendrá que estar montada en su posición original y no podrá presentar ningún tipo de manipulación, ni estar doblada, agujereada y/o manipulada. La utilización de los filtros (rejillas) que se colocan en las entradas de aire del propio filtro es opcional.

Orificios de admisión de aire permitidos solos los originales IAME proporcionados por FULL WAY SpA.

Conexión sobre el carburador, debe ser totalmente hermética, el método de fijación opcional.

Prueba de pérdida: Con el silenciador de admisión puesto en el carburador, éste es llenado con combustible y no debe salir ni gotear nada de combustible desde el silenciador mismo, de la conexión al carburador ni de la conexión al silenciador.

### 8.31 Otros.

La corona de arranque, la campana y la maza del embrague centrífugo tienen que ser y permanecer en **condición original**.

El pistón debe ser original y permanecer en condición original.

El cigüeñal y la biela deben ser y permanecer originales.

La batería para encendido puede ser genérica sin condiciones específicas, solo cumplir con el tamaño normal + -(150x65x93mm). No se permite encendido con herramienta externa.

### 8.32 CHASSIS.

Procedencia libre, homologados CIK/FIA. En caso de duda se exigirá la presentación de la ficha de Homologación correspondiente. Los constructores nacionales e internacionales podrán homologar sus chasis ante CKA, llenando para ese efecto una Ficha de Homologación.

**VISADO**

FECHA

**19 DE MARZO 2024**

COMISARIO TECNICO



### 8.33 PARACHOQUES.

Ninguna parte podrá sobresalir del cuadrilátero formado por los parachoques y las ruedas.

Una defensa lateral fijada delante de las ruedas traseras es obligatoria.

En ningún caso se puede proyectar más allá del cuadrilátero que forman las 4 ruedas al nivel de sus masas con las ruedas delanteras en línea recta hacia delante.

Tanto al frente como en la parte posterior, el vehículo debe tener defensas, más allá de las cuales ningún accesorio puede sobresalir.

La altura máxima del parachoques delantero no deberá ser mayor que 20cm., medida desde el suelo. Deberá consistir en un solo tubo de 15mm. De diámetro con un espesor apropiado.

Las defensas laterales deberán tener un diámetro mínimo de 15mm.

Estas deberán ser removibles y cubrir al menos 2/3 de la superficie de las ruedas traseras. Su altura no debe sobrepasar el eje trasero.

El parachoques trasero deberá ser de plástico



Figura #1 – Parachoques Trasero

Trompa delantera con nuevo sistema anti-golpe; NO debe tener más anclajes que los convencionales en un número de 2. Amarres extras NO están permitidos. La trompa no puede estar rota o "pinchada". El piloto debe ser capaz de ponerla y sacarla sin ayuda de implemento alguno.



**VISADO**

FECHA

**19 DE MARZO 2024**

COMISARIO TECNICO



Está prohibido fijar la trompa con elementos accesorios.

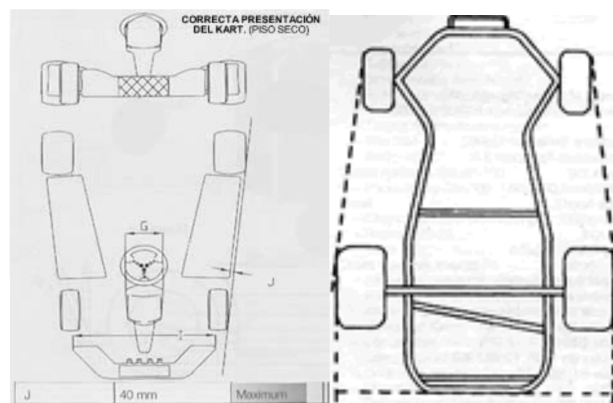
El piloto debe presentarse a PRE-grilla con la trompa en sus manos, instalándola el mismo delante de oficial de pista.

## 8.34 CARROCERIA

Se compone, 2 pontones laterales, 1 carenado frontal (trompa) y 1 panel frontal (nariz). Será obligatorio el uso en todas las categorías.

MATERIAL: El material debe ser plástico no astillable.

PONTONES: Los pontones laterales, no deben, en ningún momento, cortar el plano que pasa por lo alto de los neumáticos delantero y trasero, ni sobrepasar el plano exterior de los neumáticos delanteros y trasero, ni sobrepasar el plano exterior de los neumáticos delanteros y traseros, con las ruedas en posición derecha



La superficie de los pontones debe ser uniforme y lisa, sin tener más agujeros que los necesarios para fijar el pontón.

La distancia mínima entre el pontón y los neumáticos delanteros y traseros debe ser de 2cm, no importando la posición de la rueda. Ninguna parte de los pontones puede cubrir parte alguna del piloto sentado en el Kart. El ancho mínimo de los pontones es de 12 cm adelante y 18 cm atrás.

NARIZ: No debe sobrepasar el plano de alto del volante, y debe permitir un espacio mínimo de 5cm entre la nariz y el volante, no puede sobresalir del parachoques delantero, no debe impedir el normal funcionamiento de los pedales, como tampoco cubrir ninguna parte de los pies del piloto en posición normal de manejo. Ancho máximo 25 cm.

VARIOS: Ninguna parte de la carrocería puede servir como lastre o estanque de combustible.

# VISADO

FECHA

19 DE MARZO 2024

COMISARIO TECNICO



### 8.35 PISOS.

Debe haber un piso hecho de material rígido que se extienda desde el asiento hasta el frente del kart. Debe estar limitado en cada lado por un tubo o un borde que impida que los pies del conductor se deslice al suelo. En caso de ser perforado, los agujeros no pueden tener un diámetro mayor de 1 cm cada uno.

### 8.36 SUSPENSIÓN.

Todo dispositivo de suspensión, elástico o articulado, está prohibido.

### 8.37 LLANTAS Y NEUMÁTICOS.

Las ruedas deben estar equipadas con neumáticos (sin cámara). Las llantas delanteras deben tener rodamientos en sus masas.

El número de ruedas está fijado en 4. Así como el número de neumáticos.

Solamente los neumáticos pueden estar en contacto con el suelo cuando el piloto está a bordo.

El método de acople de las ruedas delanteras a los ejes debe contar con sistema de seguridad (chavetas, tuercas, autoblocantes).

El diámetro máximo de las llantas será de 5"

El ancho máximo de los neumáticos será: delanteros 4.60" y traseros: 7.10" El ancho mínimo de los neumáticos será: delanteros: 4.20" y traseros 6.00"

El calentamiento artificial o tratamiento de los neumáticos por cualquier método, mecánico, físico o químico no está permitido. Se considerará tratamiento, el cubrir los neumáticos con el papel celofán o papel aluminio.

Ante cualquier duda el Colegio de Comisarios o las Autoridades de la Prueba podrán retener uno o los cuatro neumáticos para realizar los análisis correspondientes. Los neumáticos recauchados no están permitidos.

Se permiten llantas angostas traseras para efectos de lluvia. Ancho mínimo 180 mm.

### 8.38 FRENOS

Los frenos deben ser efectivos y actuar sobre las dos ruedas posteriores simultáneamente. Frenos delanteros NO se permiten, salvo modificación general de campeonato a comunicar con debida anticipación.

Solo se permite el uso de un solo cáliper y un disco ubicado en el eje trasero. Salvo el caso de que el chasis que tiene homologado el uso de dos cáliper sobre el eje trasero.

No se permiten sistemas complejos de ventilación / refrigeración del disco de freno o cáliper. Sistemas en base a plásticos simples orientadores de aire están permitidos.

Es obligatorio el uso de una piola extra de seguridad desde el pedal de freno al freno accionador de la bomba de freno.

**VISADO**

19 DE MARZO 2024

COMISARIO TECNICO

### 8.39 DIRECCION

Debe estar controlada por un volante, de forma circular y totalmente cerrado. Todos los comandos compuestos por cable o cadenas están prohibidos. Todos los elementos de la dirección deben contar con un sistema de acople que ofrezca seguridad (chavetas, pernos o tuercas autoblocantes).

### 8.40 EMBRAGIE Y TRANSMISION.

Debe ser siempre sobre las ruedas traseras. El método es libre, siempre que no incluya diferencial. Todo sistema autolubricante, para aceitar o engrasar la cadena está prohibido.

EL embrague centrífugo debe acoplar a un máximo de 4.000 RPM moviendo el kart con piloto a bordo, y en condiciones de carrera. El embrague debe estar completamente acoplado a un máximo de 6.000 RPM en cualquier condición. Esta medida se puede comprobar completamente con los instrumentos adecuados. Cada piloto será responsable del estado de desgaste y limpieza de las piezas del embrague y fricción del mismo, ya que el correcto funcionamiento del embrague podría ser revisado en cualquier momento del evento, e incluso después de cada fase.

La galga original de IAME ATT-047/4 es la referencia para comprobar la campana de embrague. La herramienta no deberá estar dentro de la campana del embrague en posición perpendicular con respecto al eje de la campana de embrague.

El embrague deberá ser conforme a lo dispuesto en la ficha de homologación.

Solamente se permite los piñones originales IAME de Z10, Z11, Z12 o Z-13.

### 8.41 BUTACA.

Debe ser de modo tal, que el piloto no se deslice hacia los lados o hacia delante, al doblar o frenar.

Para los efectos del lastre, el asiento se considera, parte del chasis.

### 8.42 CUBRE CADENAS

Su uso es obligatorio y debe cubrir hasta la altura del centro de la corona.

### 8.43 PEDALES

Cualquiera sea la posición de los pedales, no deben sobrepasar el chasis, incluido el parachoques.

### 8.44 ACELERADOR

Por pedal y piola. Equipado con un resorte de retroceso.

**VISADO**

FECHA

**19 DE MARZO 2024**

COMISARIO TECNICO



#### 8.45 ESTANQUE DE COMBUSTIBLE

Debe estar físicamente anclado al chasis y no por un sistema temporal. Debe ser construido de tal forma que ni el, ni los conductos de combustibles, que deben ser flexibles, presenten ningún riesgo ni pérdida durante la carrera. Es obligatorio que el conducto de rebalse del estanque termine un recipiente. No podrá constituir de modo alguno una forma de carrocería.

Debe alimentar al motor sólo por la presión atmosférica. Un sistema de fijación rápida al chasis es recomendable.

8.24 Cualquier sistema de comunicación piloto/pits mientras este se encuentra en carrera está prohibido

### 9. NOTA IMPORTANTE

Todo piloto, concurrente y/o participante, al momento de inscribirse a la fecha en la que participará, acepta:

El ganador de la prueba, una vez cumpla los procesos de pesaje y revisión técnica, deberá poner a disposición su motor completo para los demás competidores y la organización del evento dentro de los siguientes 30 minutos después de haberse aprobado su revisión técnica.

En caso de que algún otro competidor de la misma categoría desee adquirir el motor, deberá efectuar el pago correspondiente al valor de un motor nuevo a la organización. Posteriormente, se le proporcionará al ganador un motor nuevo en su respectivo empaque original.

En el caso que más de un participante decida adquirir el motor del ganador de la prueba, la prioridad la tendrá el que haya terminado la competencia en mejor posición, después pasar por la revisión técnica.

En el caso que uno o más participantes, y a la vez la organización decidan adquirir el motor en cuestión, la prioridad la tendrá la organización.

Una vez cumplido este proceso con los plazos señalados el ganador podrá ser proclamado como tal.

Si el piloto o concurrente se niega a lo antes señalado, perderá todos los puntos de la fecha y no podrá volver a participar en presente y futuro campeonato con el mismo motor.

### 10. ANEXOS AL REGLAMENTO

ANEXO 1: Ficha de homologación Motor Micro y Mini. Documento de nombre 60cc Mini Swift USA-TaG, n° 353/K de fecha 17-10-2023.

ANEXO 2: Ficha de homologación Motor X30 Junior, Senior y Master de nombre "X30 125cc RL-C TaG, n° 254/Y de fecha 20-11-2023.

ANEXO 3: Ficha de homologación Carburador Tillotson HW-27<sup>a</sup>, n° 348/C de fecha 05-10-2023.

**VISADO**

FECHA

**19 DE MARZO 2024**

COMISARIO TECNICO