

Reglamentos técnicos especiales 2010 Categoría ICC Sudam

1.- Peso mínimo

Con piloto 155 kilogramos.

2.- Números distintivos

Números NEGROS sobre fondo AMARILLO en un todo de acuerdo a las normas RAK.

3.- Fichas de homologación y ficha de dimensiones

El motor en general, y todas sus partes en particular, deben responder a las especificaciones de las Fichas de Homologación.

4.- Motores: PARILLA MY 10 limitado a 16500 rpm

.Bajo régimen de sellado

. Se permite sellar 1 motores por fecha, pudiendo realizar reparaciones del motor, con la debida autorización de los Comisarios Técnicos.

.En el caso que exista una rotura que ponga en peligro la participación del piloto, este podrá sellar otro motor en cualquier momento de la competencia y deberá retroceder 10 puestos en la próxima grilla en la que participe en la misma fecha deportiva.

Tapa de cilindro

. Según ficha técnica adjunta

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

.Compresión libre

Cigüeñal

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

.No se permite cambiar su balanceo

.El eje de biela tendrá que ser macizo.

Biela

.Original del motor según ficha adjunta

.Distancia entre centros: 102 mm.

Carter

Original del motor. Deberá conservar su forma exterior original, pudiendo trabajar libremente en su interior.

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

. Deberá respetar las dimensiones especificadas por el fabricante.

.Se permite el acondicionamiento del cárter en modelos anteriores, para adecuarles la "Caja de Flapperas" "tranfers" y "pasaje de biela" correspondiente, para equiparse con el modelo MY 10DE PARILLA

Se utilizara flapper grande sin ningún tipo de modificaciones.

Camisa

Deberá ser original. Se permite agrandar sus conductos, no achicar en todas sus medidas y especificaciones.

Cilindro

Original del motor. Queda prohibido crear nuevos conductos.

Pistón

Original del motor, especificaciones y/o dimensiones (ver adjunto).El aro del pistón deberá ser de 2,2mm

Transmisión

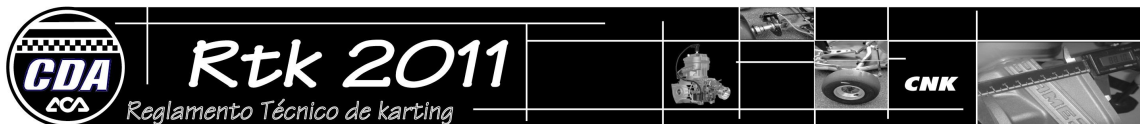
Corona y cadena de libre origen

Colector de Admisión

Original del motor no se permite agregado de material y la junta entre el carburador y dicho colector no podrá ser de más de 1,5mm y no podrá hacer trabajos de encausadores de flujo

Carburador

Un carburador con homologación CIK 92/94 o posteriores, u Homologación CNK



Silenciador de admisión

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

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

Bujías

NGK B10 EGV , NGK B9 EGV, NGK BR10 EG o NGK BR9 EG

Montada sobre la tapa de cilindros, no debe sobrepasar la superficie de la cámara de combustión de la misma.

Largo de 18mm. Rosca 14mm. Por 1,25mm. Se prohíbe su torneado.

Encendido

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

La caja electrónica podrá ser retirada para ser sorteada.

Piñón

Original del motor o similar. Se prohíbe el uso de cualquier balanceador armónico.

Cola de escape

Original del motor o similar para flexible o para escape fijo (Racord tipo Cat Junior o Pre

Escape

Deberá tener su segundo cono en forma interna recubierta por un cilindro metálico.

El orificio de salida no podrá superar en su interior los 26mm y su exterior no podrá superar los 32mm, existiendo entre ambos diámetros un sistema de silenciador.

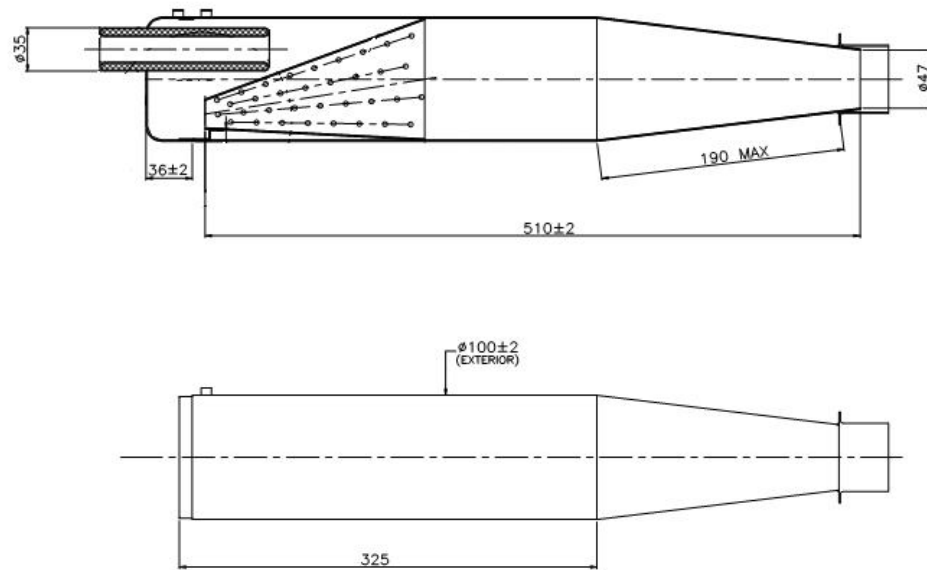
El largo total del escape no podrá superar desde donde apoya el flexible o caño rígido (según se use) hasta la salida del escape los 55,5 cm.

El diámetro mayor del escape no podrá superar los 100mm

Deberán cumplir con las normas de ruido del presente reglamento.

Podrá utilizarse sistemas de escape como el de la categoría Junior o Pre Junior.

El escape no podrá sobresalir del la protección trasera del Chasis



Sistema de refrigeración

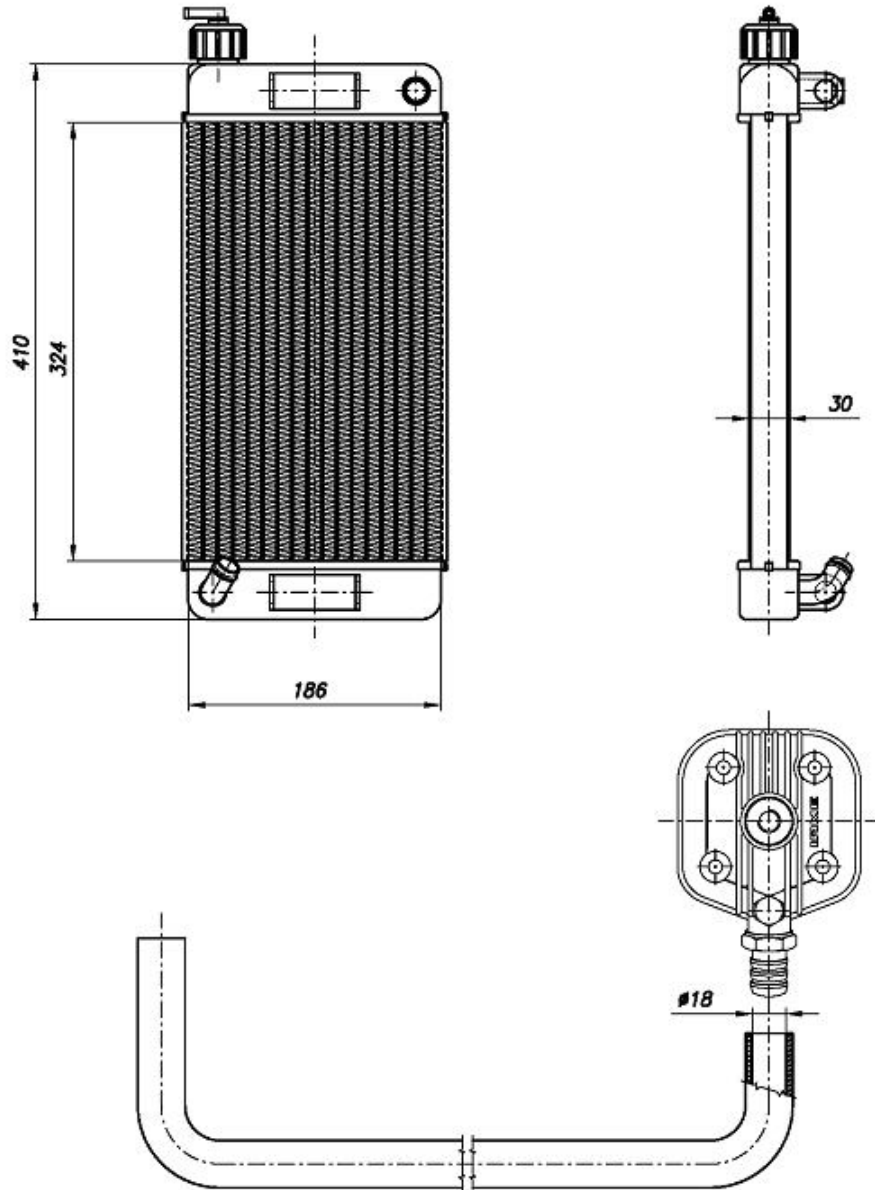
Original, según plano adjunto.

Bomba de agua y polea del eje libre

Se autoriza la colocación de un acople en la manguera superior que va del radiador hacia el motor para utilizar un medidor de temperatura.

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

Se permite la colocación de un racord o codo rígido en el caso que la salida o entrada del motor quede obstruida o dificulte el normal funcionamiento.

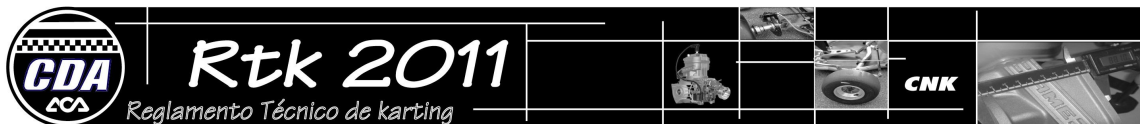


6.- Chasis

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

.Uno por competencia.

En el caso de accidente u otra situación en donde se demuestre que el mismo no puede repararse la Técnica de la CNK-ACA permitirá el cambio y el piloto deberá retroceder 10 puestos en la próxima grilla en la que participe en la misma fecha deportiva.



7.- Neumáticos

.Libres de fabricación Sudamericana y homologación CNK-CDA vigente.

.Se hará el primer entrenamiento libre con neumáticos sin control y a partir de este el piloto tendrá un juego de neumáticos para todos los entrenamientos libres y oficiales y un juego para la carrera estos dos juegos quedaran en régimen de parque cerrado.

.En el caso de una avería en uno de los neumáticos de carrera se podrá usar un neumático de entrenamiento. Esto será controlado por la Técnica de la CNK-CDA

8.- Se prohíbe el uso de Telemetría.

10) Las medidas declaradas, por fichas de homologación, planos aclaratorios, etc, proporcionados por el fabricante del motor son tolerancias de fabricación y no podrán ser usadas para efectuar trabajos de preparación, salvo que esto sea permitido en forma escrita por este reglamento