



REGLAMENTO TÉCNICO ESPECIFICO CATEGORÍA PROAM

El presente Reglamento técnico entra en vigencia el día 01/01/24 hasta el 31/12/24 reemplazando a todo otro Reglamento Técnico de Karting emitido con anterioridad permaneciendo “abierto” a modificaciones hasta el 15/08/2024. Toda modificación al mismo será comunicada mediante anexos oficiales de CNK-CDA. a través de su comisión técnica.1.- Peso mínimo

Con piloto

168 kilogramos (Chasis Importados)

166 kilogramos (Chasis Nacionales)

2.- Números distintivos

Números NEGROS sobre fondo AMARILLO en un todo de acuerdo a lo Reglamento Deportivo del CAK .

3- Fichas de homologación y ficha de dimensiones.

El motor en general, y todas sus partes en particular, deben responder a las especificaciones de las Fichas de dimensiones con sus tolerancias respectivas.

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

Se utilizará un impulsor por evento

Totalmente original, solo se permitirá, trabajar con las juntas de base de cilindro siendo el espesor mínimo 0,1mm, se permite agregar juntas entre la base de la tapa de cilindro y la camisa de cilindro, deberá de la medida exterior de la camisa por interior mínimo 54mm. Se permite sacar el carbón del conducto del escape y la cabeza del pistón sin que esto quite material del elemento propiamente construido. Las junta entre el cilindro y el colector de escape deberá ser de 1,5mm+/-0.5mm deberá descubrir todo el pasaje del colector de escape. Las juntas de admisión deberán ser de 1,5mm+/-0.5mm y en el caso del carburador su orificio no deberá tener efecto de encausador de flujo. Se permite variar el espesor de las láminas, siendo siempre dos y de diseño similar a las originales.

Bajo régimen de sellado, un precinto a una tuerca de tapa de cilindro al motor

5.-Tapa de cilindro:

Original del motor para esta categoría (21cc de cámara)

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 ser de planos paralelos.





No se permite modificar el largo de la rosca, cuyo cubicaje deberá ser 2,4 cm³.

Queda prohibido colocar sensor de temperatura en el tapón de purga de la tapa de cilindros

Cámara de combustión: Trabajos interior libres (concéntrico), se autoriza el uso de cámaras postizas

Se autoriza el uso de la tapa de cilindro con descompresor, manteniéndose original.

6.-Cigüeñal

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

No se permite cambiar su balanceo

El eje de biela tendrá que ser macizo.

Se permite el uso de rodamientos a rodillo, el cual debe ser del tipo SKF – BC1 – 1442 B.

7.-Biela

Original del motor según ficha adjunta, no se permite trabajos en este elemento

Distancia entre centros: 102 mm.

8.-Carter

Original del motor. Debiendo corresponder, en su totalidad, con el plano adjunto.

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

9.-Camisa

Original del motor. Debiendo corresponder, en su totalidad, con el plano adjunto.

Deberá respetar la ficha de dimensiones y diagrama según la ficha de Homologación

Los valores en grados de tolerancia de las permanencias de apertura de las distintas lumbreras, indicadas en el plano adjunto, se pueden incrementar en 1,5 grados.

10.-Cilindro

Original del motor. Debiendo corresponder, en su totalidad, con el plano adjunto.

11.-Pistón

Original del motor, especificaciones y/o dimensiones (ver adjunto).El aro del pistón deberá ser de 2,2mm, no se permite sacar material

12.-Perno de pistón

Original, no se permite el torneado interior para alivianado

13.-Colector de Admisión

Original del motor no se permite su preparación o quitar o agregar material y no deberá conformar una sola pieza con la Flapera 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

14.-Flapera

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

15.-Carburador

Un carburador marca TILLOTSON HW-16A (homologación CIK.FIA N* C/C/15 de 20mm máx. de venturi según Ficha de Homologación adjunta y anexos.

No se permite ninguna modificación a este elemento incluido los pasajes internos de combustible y conos de los tornillos de regulación de combustible

Bajo el régimen de sellado.

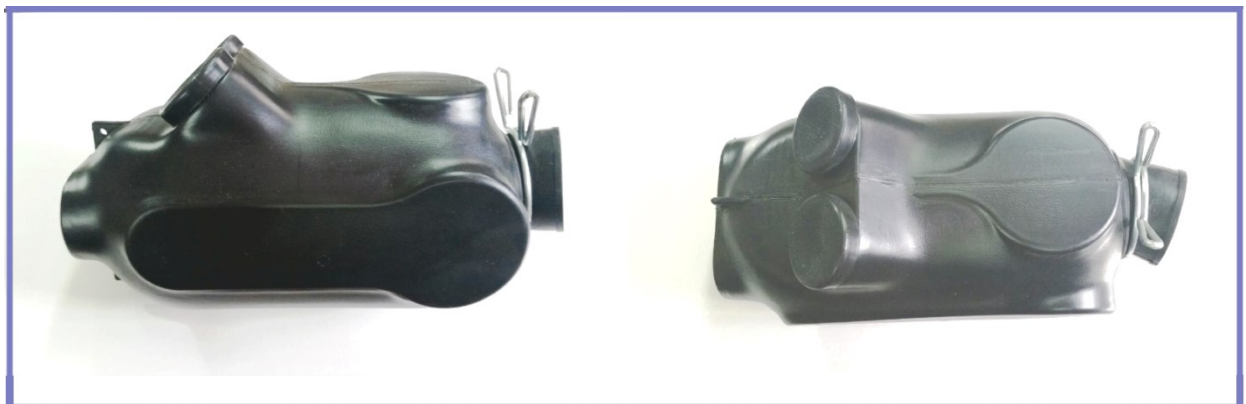
16.-Silenciador de admisión

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

Sera monomarca

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

Para lluvia se utilizará el filtro habilitado Marca MVR.



MVR- Modelo 1121



17.-Bujías

Solo se autoriza a utilizar bujías modelo NGK B10 EGV, NGK B9 EGV, NGK BR10 EG, NGK BR9 EG o NGK R625K-10

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

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

18.-Encendido

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

Deberá estar precintado durante la totalidad del evento.

La caja electrónica podrá ser retirada para ser sorteada

19.-Transmisión

Corona y cadena de libre origen

20.-Piñón

Libre sólo en la cantidad de dientes, no pudiendo cumplir otra función.

Se prohíbe el uso de cualquier balanceador armónico

21.-Cola de escape

Deberá contar con un acople entre la salida del motor y la cola de escape según plano adjunto.

Serán propias y se sortearán.

SE AUTORIZA EL USO DE SONDA DE ESCAPE

22.-Escape

Original IAME, ver plano adjunto.

23.-Flexible de escape

Está permitido trabajar con diferentes largos.

Se autoriza a utilizar un acople flexible cilíndrico.

24.-Sistema de refrigeración

Original o similar, según plano adjunto

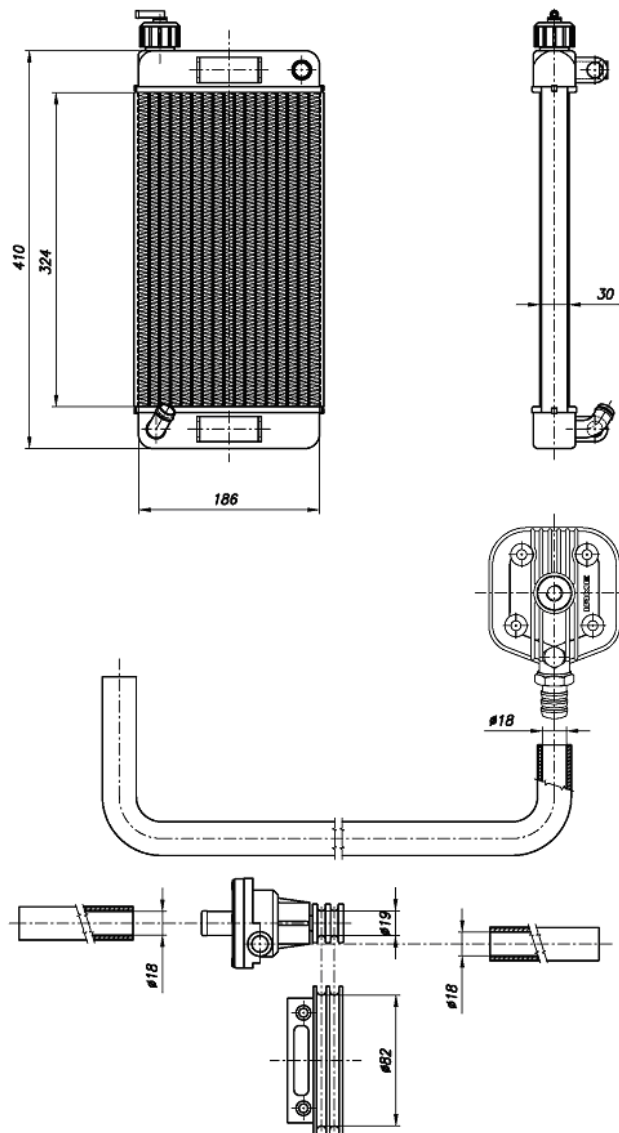
Se permite suplementar el interior de la polea del eje cuando se utilice un eje de diámetro inferior

a 50mm, de manera que no se altere ninguna pieza original ni presente riesgo alguno.

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





25.-Chasis

Homologados o Habilitados por la CNK-CDA-ACA.

Uno por evento.

Trocha trasera máxima: 1400mm

Deberá estar precintado durante la totalidad del evento.

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 **POR OTRO DE IGUAL NÚMERO DE HOMOLOGACIÓN** y el piloto deberá retroceder 10 puestos en la próxima grilla en la que participe en la misma fecha deportiva.

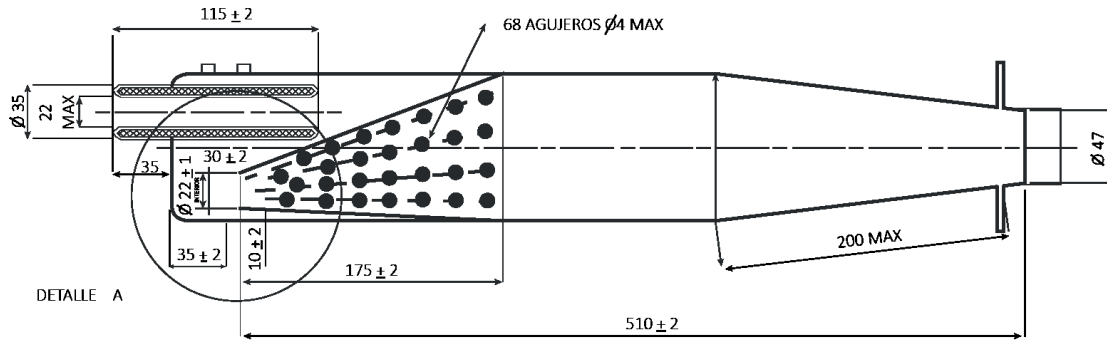
26.-Neumáticos

MARCA MG MODELO SH (ROJOS) SUMINISTRADOS KDA

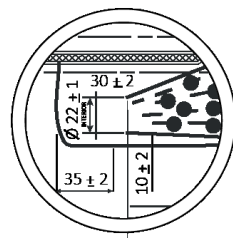
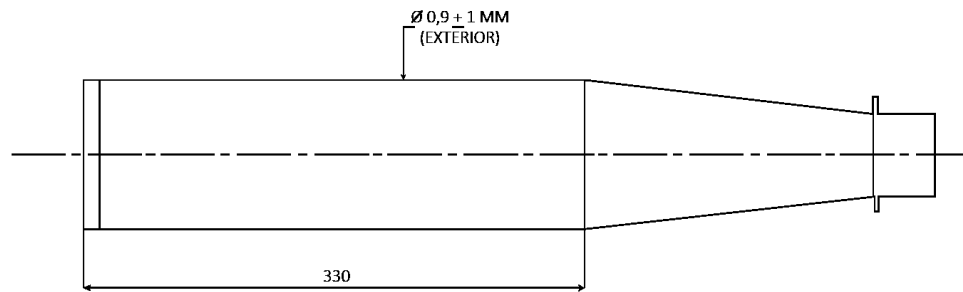
Se prohíbe la telemetría

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

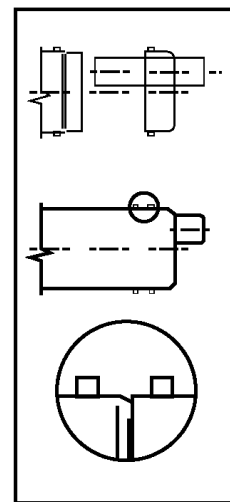
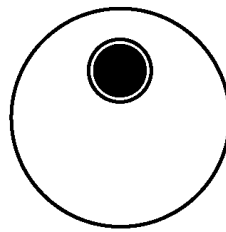
PLANO DE ESCAPE CATEGORIA PROAM SERIES



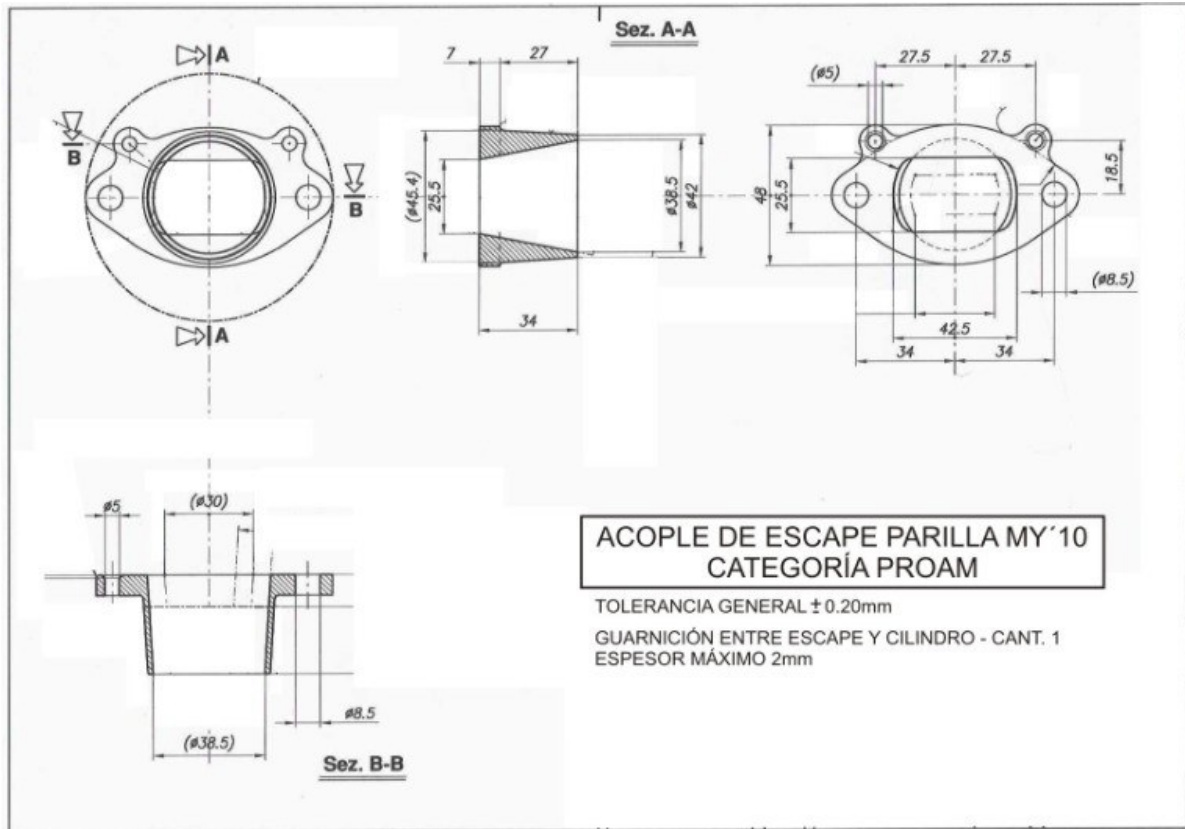
LA CANTIDAD MAXIMA DE AGUJEROS EN CONO INTERNO 68
DISPUESTOS A LO LARGO DE 8 GENERATRICES



DETALLE A



COLA DE ESCAPE Y ACOUPLE





COLA DE ESCAPE Y ACOUPLE

COLA DE ESCAPE PARILLA My´10
CATEGORIA PROAM



DIAM. INTERIOR DEL TUBO PRINCIPAL 40mm +/- 1mm
DIAM. EXTERIOR DEL TUBO PRINCIPAL 44mm +/- 1mm
DESARROLLO MINIMO AL APOYO DEL FLEX. 120mm +/- 3mm
SE PERMITE EL AGUJEREADO Y SOLDADO
DE RACCORD PARA SONDA DE ESCAPE

