



Federación Regional
de Automovilismo

Nº 3
Zona Sudoeste

Federación Regional de Automovilismo

Nº 3 Zona Sudoeste

Alem 373 C.C. 41 Telefax: 02923-472661 8170 – Pigüé - Buenos Aires

E-mail: federacion3sudoeste@s8.coopenet.com.ar

CATEGORIA

KARTING 125 CC

RF DIRECTO



**Asociación Bahiense de
Karting**

REGLAMENTO TECNICO

MAYORES - MASTER

AÑO 2011

ASOCIACION BAHIENSE DE KARTING

CATEGORIA MONOMARCA KARTING MASTER RF 125 cc DIRECTO

REGLAMENTO TECNICO

INTERPRETACION DEL REGLAMENTO

La única interpretación que se considera correcta es la de la comisión técnica de la Asociación Bahiense de Karting, avalada por la FRAD Nº 3 DEL SUDOESTE.

Si se considera que alguna parte de este reglamento admite una doble interpretación, deberá efectuarse la consulta por escrito, a los efectos de dejar aclarada dicha interpretación .

NO SE PERMITIRAN APELACIONES BASADAS EN CONSULTAS VERBALES.

RESPONSABILIDAD

CADA PILOTO Y SU CONCURRENTES DEBERAN CONTROLAR POR SI MISMO LAS MEDIDAS Y PARTES DEL KARTING AL DESARROLLARSE, HACIENDOSE RESPONSABLES POR SU LEGALIDAD.

1 MOTOR

1.1 El motor debe ser del tipo dos tiempos, sin compresor ni ningún sistema de sobrealimentación.

1.2 El mismo debe ser mono cilíndrico, refrigerado por aire.

1.3 La admisión del motor debe ser a flappers.

1.4 Deberá ser de 125 cm³ de cilindrada, como máximo sin tolerancia.

1.5 No se permite caja de cambios.

- Será de producción nacional, deberá ser monomarca, exclusivamente MARCA RF.
- Las piezas de origen del motor deberán ser identificables y corresponder a los valores y tipos declarados por el fabricante, para lo cual deberá verse las informaciones técnicas del mismo.
 - a) **Camisa:** debe ser del modelo RF sin ningún tipo de modificación. Deberá estar sellada y emplantillada por el técnico. La junta de la base del cilindro debe ser obligatoria.
 - b) **Carter:** cigüeñal y cilindro debe ser del modelo RF, sin ningún tipo de modificación. Deberá estar sellada y emplantillada por el técnico.
 - c) **Tapa de cilindro:** deberá ser del modelo RF, radios concéntricos a la rosca de la bujía. La cámara deberá tener como mínimo 22 cm³, sin ninguna tolerancia, con el pistón en PMS. Se deberá colocar una tuerca con un orificio para poder precintar el motor. **El método de revisión quedará a criterio del Comisario Técnico. Se permite cielos postizos.**
 - d) **Pistón:** IAME, RR, MAD o similar. No puede sufrir ningún tipo de modificación, con un solo aro tipo "L" y con perno central.
 - e) **Aros:** retenes libres y rodamientos SKF o similares del motor.

- f) **Flappers:** del modelo RF, de cuatro ventanas sin ningún tipo de modificación. La junta de caja de flappers debe ser de un espesor de hasta 1.5 mm sin tolerancias.
- g) **Brida:** del modelo RF de 27 mm sin tolerancias.
- h) **Bujía:** NGK 10, debe respetar las medidas especificadas: diámetro de rosca 14 mm, largo 18 mm +/- 0,1 mm. Deberá conservar su arandela original.
- i) **Escape:** será Grooss 510 o De Leo 510 indistintamente, provisto únicamente por la categoría ABK. El flexible de escape debe tener 100 mm de largo sin tolerancia y un diámetro interior de 45 mm sin tolerancia.

Nota: Cualquier reclamo debe ser realizado por escrito con la firma y nombre del denunciante y la caución fijada por la FRAD 3 SO

2 SISTEMA DE ENCENDIDO

- 2.1 Únicamente marca PVL. No se permite ningún tipo de encendido que tenga avance o auto atraso.
- 2.2 No se podrá modificar las ranuras que fijan el estator al block.
- 2.3 El encendido podrá ser controlado en cualquier momento de la competencia, quedando a criterio del Comisario Técnico retirarlo para su posterior control, luego de concluida la competencia.

3 CARBURADOR:

- 3.1 Monomarca TILLOTSON (24-27) HL 360 A, sin ninguna modificación.
- 3.2 Se podrá soldar una mariposa en el regulador de baja.
- 3.3 Se prohíbe cualquier sistema de inyección.
- 3.4 Se prohíbe cualquier sistema de **power valve**.
- 3.5 El difusor deberá ser de 24 mm sin tolerancia.

4 FILTRO y SILENCIADOR de ADMISION

- 4.1 El filtro debe ser de la marca ALKA, el modelo lavable.
- 4.2 El silenciador se autoriza únicamente marca MVR redondo. No podrá sufrir ninguna modificación en el exterior ni en el interior. Se prohíbe la canalización del flujo de aire en forma directa desde la entrada hasta la salida de los orificios de los mismos.
- 4.3 La única entrada de aire debe ser a través del silenciador de admisión.
- 4.4 Su uso es obligatorio.
- 4.5 El filtro de aire, silenciador y goma porta filtro podrán ser provistos por la ABK.

5 COMBUSTIBLE

- 5.1 El combustible a utilizar en las competencias del campeonato será sola nafta de expendio comercial y aceite de cualquier tipo y procedencia en porcentajes que cada piloto considere adecuado.
- 5.2 No se permite ningún tipo de aditivo que aumente el octanaje de la mezcla (**por ejemplo cualquier tipo de alcoholes**).
- 5.3 Queda a criterio del Comisario Técnico la revisión del combustible con el método que considere adecuado.

6 CHASIS

6.1 Libre de fabricación nacional.

6.2 Es obligatorio el uso de pontones, babero, carenado frontal (trompa) de plástico de alto impacto y paragolpes trasero.

6.3 La fijación del carenado frontal (trompa) será con dos ganchos metálicos y será revisado previamente por el Comisario Técnico.

6.4 Se permite el cambio de sus partes, menos el bastidor dentro de la misma fecha. No se permite el cambio de chasis completo.

6.5 Se permite el uso de paragolpes plástico

7 EJE

Libre.

8 FRENOS

8.1 Trasero a disco, comprobándose la efectividad del mismo.

8.2 No se permite ningún tipo de freno delantero.

8.3 No se permite sistema antibloqueo (ABS).

9 TANQUE DE COMBUSTIBLE

9.1 Tiene que estar bien sujeto al chasis.

9.2 Obligatoriamente debe ser de material plástico.

9.3 Debe poseer un respiradero que descargue en un recipiente fijado al chasis, que no permita la pérdida de combustible.

10 PESO

El peso mínimo para esta categoría será de 155 Kgs, sin ninguna tolerancia en menos.

El control se efectuará al finalizar la clasificación, prefinales y finales, con el Karting tal cual arribó y el piloto con toda su indumentaria (Buzo, Casco, Cuellera, Guantes, etc).

El lastre deberá ir fijado al chasis por bulones de 8 mm con arandelas y tuercas autofrenantes. Los lastres deberán ser bloques sólidos sujetos al chasis y/o a la butaca, previa verificación técnica.

11 CADENA, CORONA y PIÑÓN

11.1 PASO MINISTAR.

11.2 Piñón 10 dientes

11.3 Corona: La A.B.K. determinará el número de dientes una vez realizadas las pruebas libres oficiales en cada pista.

- 11.4 Se permite la lubricación con el Karting en marcha.
- 11.5 Es obligatorio el uso de cubre piñón de material metálico que cubra en forma integral el piñón.
- 11.6 Es obligatorio el uso de cubrecadenas, éste debe ser construido en plástico resistente.

12 IDENTIFICACION

Mínimo cuatro (4) números: de dos a ambos lados del Karting; uno al frente o uno en la parte posterior. Dichos números deberán estar en fondo blanco de 20 x 20 cms y el número negro de 15 x 15 cms.

13 NEUMATICOS

- 13.1 Los neumáticos serán provistos por la ABK. (Marca Black logo blanco).
- 13.2 Cada piloto deberá colocar un juego de neumáticos nuevos sin rodar en la primera competencia en la que participe.
- 13.3 NO SE PERMITIRA el uso de productos químicos para su tratamiento.

14 EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD

- 14.1 Es obligatorio el uso de casco integral, buzo, guantes, cuellos y botas que cubran el empeine. El nombre y el grupo sanguíneo del piloto deberá estar bordado en el buzo.
- 14.2 En el caso de que el Comisario Deportivo o el Comisario Técnico considere que alguno de los elementos que componen el equipamiento de seguridad del piloto no cumpla las condiciones no autorizará la salida a pista del mismo hasta tanto reemplace el elemento objetado.

15 EDAD

- 15.1 La edad mínima para participar en esta categoría es de 18 años.

VIGENCIA

El presente reglamento técnico tendrá vigencia desde el 1º de Enero de 2011 hasta el 31 de diciembre de 2011, pudiéndose ser prorrogado y/o modificado a criterio de la Asociación Bahiense de Karting, a los efectos de otorgar mayor paridad mecánica y/o abaratar costos de preparación.

Para ello deberá contar con el aval previo exclusivo de la FRAD Nº 3 DEL SUDOESTE, sin el cual las modificaciones carecerán de validez. Para ello la ABK deberá elevar las reformas solicitadas a la FRAD 3 SO con un mínimo de 90 días de antelación, agregando la notificación expresa de la totalidad de los pilotos licenciados de la categoría.

NOTA: La Comisión Técnica de la ABK en conjunto con la FRAD 3 SO, podrán modificar el presente reglamento con la finalidad de mantener la paridad entre los mismos.

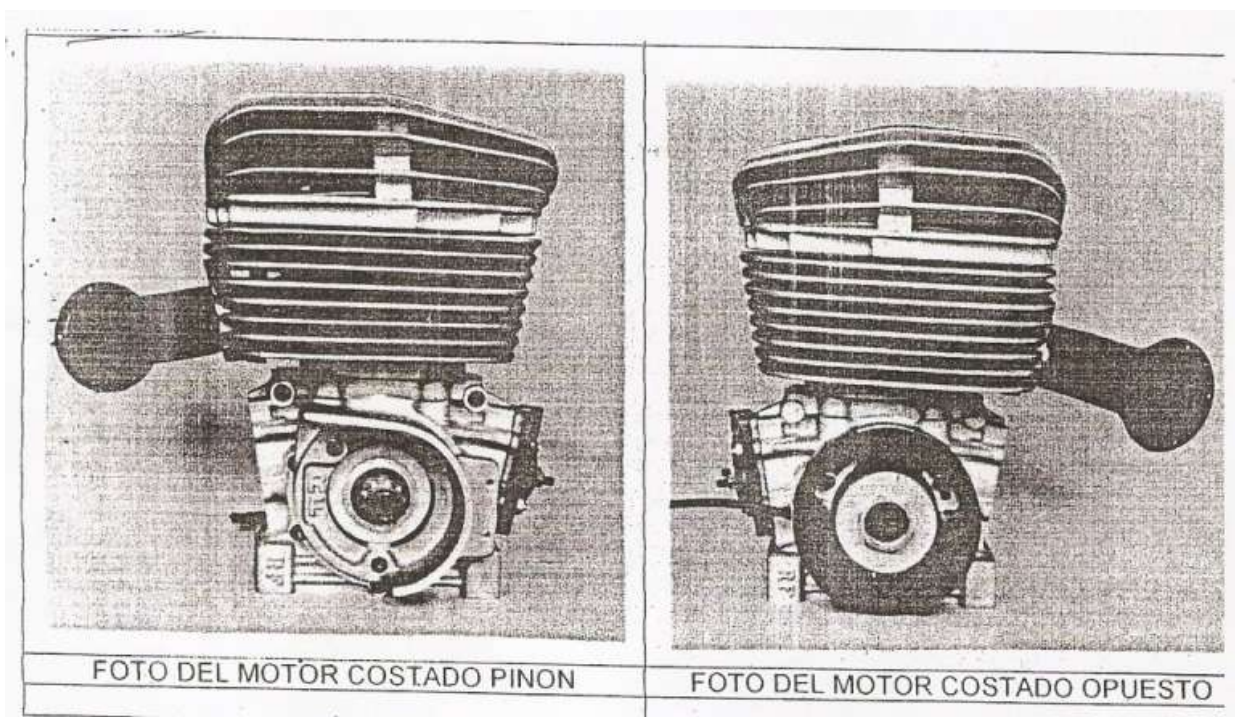
TODOS LOS MOTORES DEBERAN SOMETERSE AL INICIO DEL CAMPEONATO A LA REVISION TECNICA QUE EFECTUE LA ABK CON EL TECNICO DESIGNADO PARA SELLARLO Y CERTIFICAR QUE CUMPLE LAS ESPECIFICACIONES DE ESTE REGLAMENTO.

TODO LO QUE NO AUTORICE EXPRESAMENTE EL PRESENTE REGLAMENTO TECNICO, ESTA PROHIBIDO.

ESTA PROHIBIDO MONTAR CUALQUIER PIEZA O ELEMENTO EN FORMA DIFERENTE A LA PREVISTA POR EL FABRICANTE.

FICHA INFORMACION TECNICA

- **CONSTRUCTOR:** ROBERTO FATTORINI
- **MARCA:** RF
- **MODELO:** FÉNIX SUDAM
- **TIPO DE ADMISION:** 125 CC a CLAPÉTS

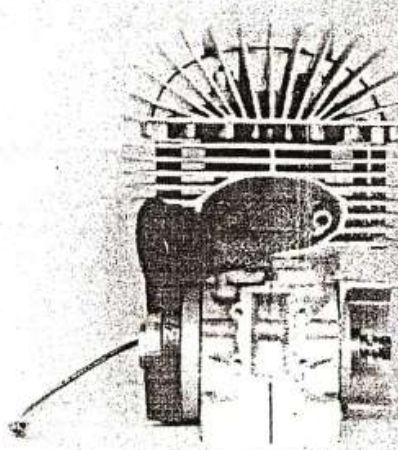
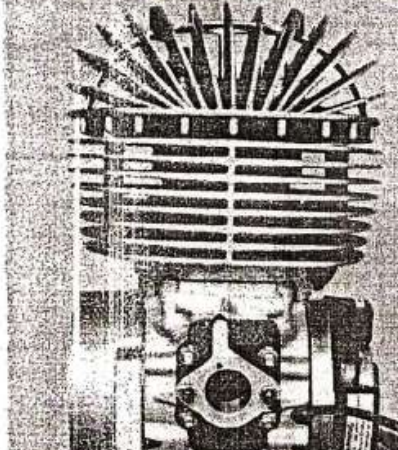
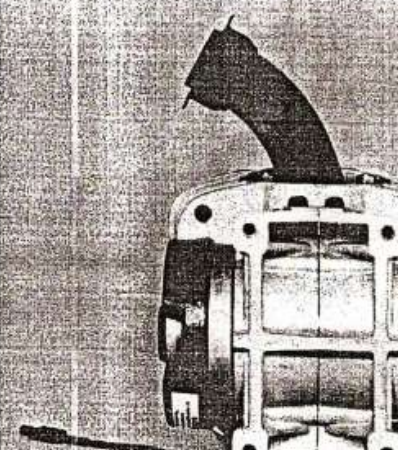

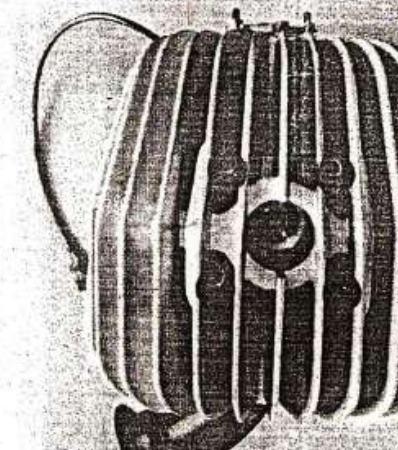
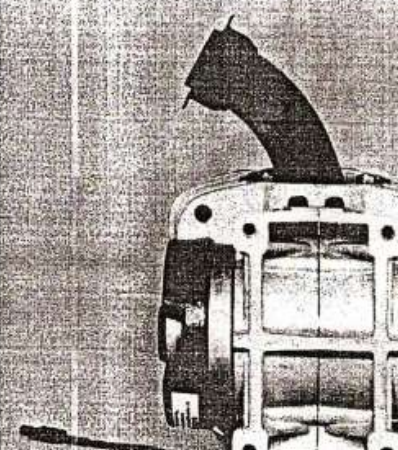




INFORMACIONES TECNICAS

- **VOLUMEN DEL CILINDRO:** 123,66 cm³ – Tolerancia <125 cm³.
- **DIAMETRO DE ORIGEN:** 54 mm.
- **DIAMETRO TEORICO MÁXIMO:** 54,28 mm.
- **CARRERA:** 54 mm.
- **SISTEMA DE REFRIGERACION:** aire libre.
- **CANTIDAD DE CARBURADORES:** Uno (1).
- **NÚMERO DE CANALES DE TRANSFERS CYLINDER/CARTER:** 3/3.
- **NÚMERO DE LUMBRERAS:** 3.
- **FORMA DE LA CÁMARA DE COMBUSTIÓN:** esférica.
- **DISTANCIA ENTRE CENTROS DE BIELA:** 102 MM (+/- 0,1 mm de tolerancia).
- **PESO DE LA BIELA:** 112 gramos mínimo.
- **PESO DEL CIGÜEÑAL:** 1705 gramos.

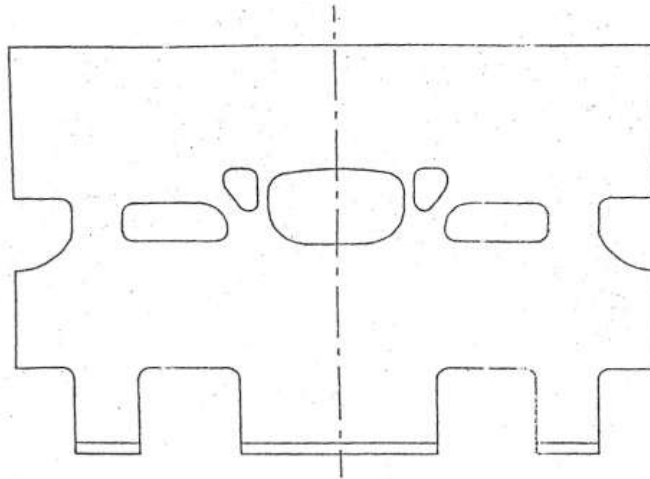
MATERIALES:

- **CILINDRO:** aluminio.
- **TAPA DE CILINDRO:** aluminio.
- **CARTER:** aluminio.
- **BIELA:** Asier cromo-molibdeno.

FOTO POSTERIOR DEL MOTOR	<i>PHOTO OF THE BACK OF THE ENGINE</i>	FOTO FRENTE DEL MOTOR	<i>PHOTO OF THE FRONT OF THE ENGINE</i>
			
FOTO PARTE SUPERIOR MOTOR	<i>PHOTO OF THE ENGINE TAKEN FROM ABOVE</i>	FOTO PARTE INFERIOR MOTOR	<i>PHOTO OF THE ENGINE TAKEN FROM BELOW</i>
			

DESARROLLO DE LA CAMISA

DRAWING OF THE CYLINDER DEVELOPMENT

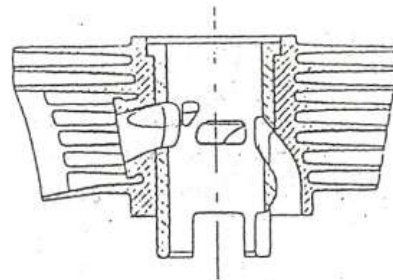
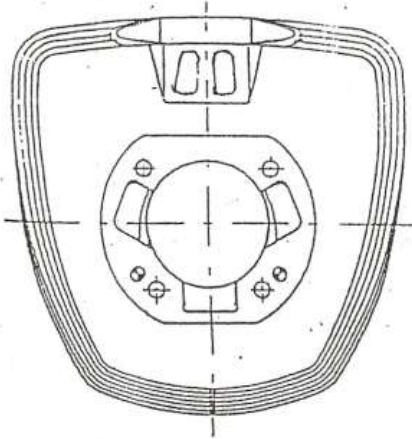


DISEÑO DE LA BASE
DEL CILINDRO

DRAWING OF THE
CYLINDER BASE

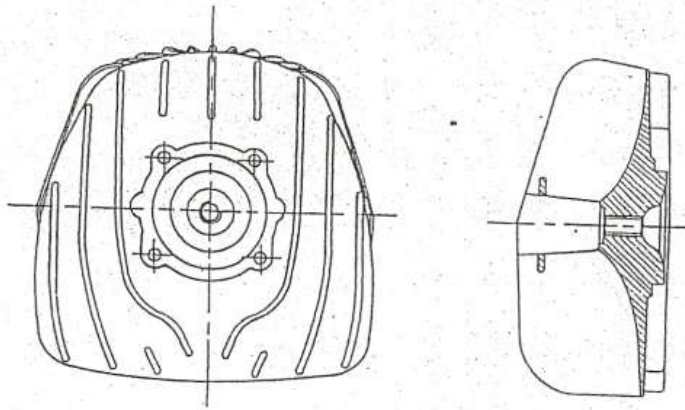
VISTA EN SECCION
DEL CILINDRO

CYLINDER SECTION
VIEW



DISEÑO TAPA DE CILINDRO Y SU CAMARA DE COMBUSTION

DRAWING OF THE CYLINDER HEAD AND OF THE COMBUSTION CHAMBER

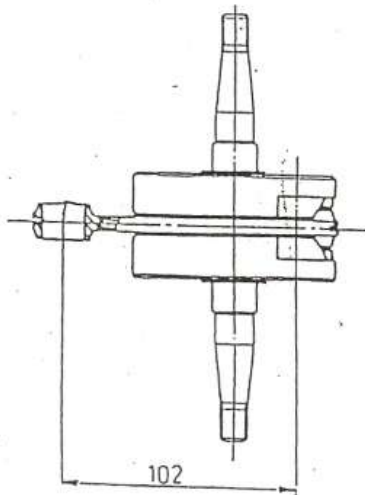


DISEÑO CIGUENAL

DRAWING OF THE CRANKSHAFT

DISEÑO INTERIOR CARTER

DRAWING OF THE INSIDE OF SUMP



MUÑO $\phi 18.24$ $\phi 20/26$

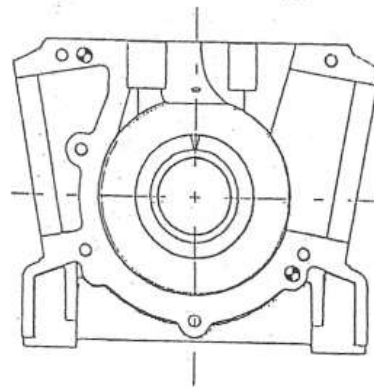


FOTO BASE
CILINDRO

PHOTO OF THE BASE
OF THE CYLINDER

FOTO CARTER

PHOTO OF THE SUMP
(GASKET SIDE)

