



FEDERACION METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

PROKART

Reglamento Técnico

Categoría PROKART NACIONAL

AÑO 2023

VIGENCIA

El presente reglamento tendrá vigencia desde el 1º de Enero de 2023 hasta el 31 de diciembre de 2023

DISPOSICIONES GENERALES

La interpretación del presente reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que solamente se permiten las modificaciones autorizadas. De la misma forma, las libertades estarán restringidas únicamente al elemento liberado.

Las dudas originadas en el presente reglamento deberán ser consultadas por escrito a la Federación METROPOLITANA, única autoridad de interpretación y aplicación del presente reglamento, obteniendo respuesta por el mismo medio.

Ningún elemento original del vehículo podrá cumplir una función distinta de la específicamente prevista por el fabricante, o de la función prevista por el presente Reglamento en caso de ser un elemento no original del vehículo declarado.

EDADES

Los aspirantes a ingresar a esta categoría deberán cumplir con la edad 16 años en la primera fecha que participe.

CHASIS

Homologados o Habilitados por la CNK-CDA-ACA.

Solo 1 chasis para todo el campeonato que se precintara en la primera fecha que compita.

CHASIS TOTALMENTE NACIONAL (Mono tipo)

En el caso de accidente u otra situación en donde se demuestre que el mismo no puede repararse **El comisario Técnico** será el que evaluara y permitirá el cambio y el piloto deberá retroceder 10 puestos en la próxima grilla en la que participe.

Prohibido el freno delantero

ELEMENTOS DE USO OBLIGATORIO

Babero. Porta números adelante, atrás y en ambos laterales. Paragolpes trasero integral obligatorio.

PONTONES

Por razones de seguridad, los pontones deberán estar a +/- 20mm de la línea imaginaria entre la parte exterior de la rueda delantera y trasera.

PESO

Con piloto **160** kilogramos en línea de llegada.

Se recargará con lastre 5- 3 y 1 Kg al ganador, Segundo y Tercero de cada competencia respectivamente. Solo podrá quitar el lastre si no entrara dentro de los tres primeros en la competencia siguiente y se cargará un máximo de 9 Kg.

En caso que el piloto que carga lastre estuviera ausente en las siguientes competencias, mantiene el recargo hasta la fecha que vuelva a participar, descargara si no entrara dentro de los 3 primeros puestos.

Si algún piloto fuera excluido por técnica, para la próxima competencia mantendrá el peso de acuerdo a como llevo en pista

Como todos los años en la 1º fecha se tomaran los pesos del piloto y chasis por separado para tener un promedio de peso general, de acuerdo a este resultado se podrá modificar el Peso, según lo requiera la categoría.

Hándicap por sobrepeso: se le otorgará (1) cc menos de cubicaje cada 10 kg de sobrepeso. Para poder utilizar este Hándicap se tomara 10 Kg a partir del peso original de la categoría 160 kg. (Ciento sesenta Kg.)

Todo piloto mayor de 40 años tendrá (1) cc menos de cámara. El mínimo permitido es 20 cc.

COLOR DE NÚMEROS DISTINTIVOS:

Números Negro sobre fondo Amarillo en un todo de acuerdo a las normas RAK.

Los números a utilizar son del 900 al 999.

MOTORES:

Se podrán utilizar todos los motores . Refrigerados por agua o aire 125 y 135 con flaper homologados hasta la última homologación, incluidas sus extensiones.

Para todos los motores: Preparación libre a partir del modelo original homologado. Prohibido agregar conductos ni material, salvo para reparación manteniendo su forma original. Todas las partes deben ser del motor o similares al original. Las juntas de la tapa deben ser planas. La biela debe mantener la distancia “entre centros original al de fábrica” y de material magnético.

Por ejemplo en el motor lame Parilla 102 mm entre centro.

En ningún caso la medida de los conductos o lumbreras podrán ser más chicas que las originales homologadas; el reglaje entre los mismos es libre.

Se permite el intercambio de elementos similares al original que existan en el mercado nacional

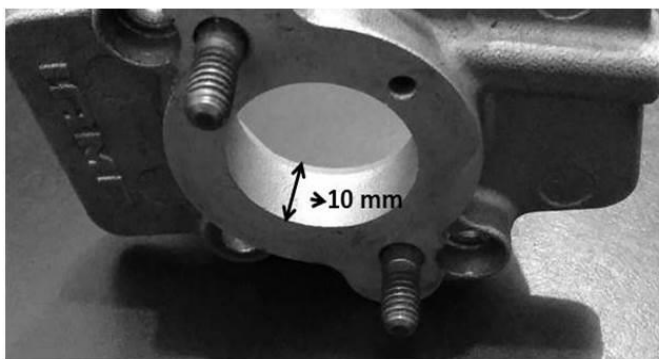
Brida:

Homologada CIK- CNK.

Permitidas IAME-RF-TBR

Diámetro de 28 mm máximo. Recto en toda su longitud 10 mm y no se permite ningún tipo de conicidad.

(Ver Imagen)



Cubicaje es de 22cc. Medido con aceite hidráulico YPF ATF D-III .

Procedimiento de medición:

El control del volumen de cubicaje se realizará con bureta calibrada asistida con sistema de arrastre para el suministro del líquido. El orden de los pasos durante el control será el siguiente:

- 1) Preparación del motor sobre una superficie nivelada, entre 10 y 30°C, con la bujía desmontada y con el pistón en punto muerto superior (PMS). En el estado que termina la competencia.
- 2) Carga de la bureta con el aceite especificado eliminando cualquier resto de aire en el interior de la misma y ubicando el pistón del sistema de arrastre en el valor 0 cm³ de la escala de medición.
- 3) Inyección del líquido dentro de la cámara de combustión a través del alojamiento de bujía hasta alcanzar, con el pistón del sistema de arrastre, la marca de 22 cm³ en la escala de la bureta.
- 4) Verificar la posición del pistón del motor en PMS girando suavemente el cigüeñal con la mano.

5) Se considerará CORRECTA la medición cuando el volumen mínimo permitido (22 cm³) ingresa completamente en la cámara de combustión estando el pistón en PMS y el fluido de medición no supere el plano de apoyo de la bujía en toda su superficie.

FLAPPERAS:

Tamaño libre de cuatro ventanas.

CARBURADOR: VER

Se permiten Tillotson 304 HL , 334 y HL 360 y el MT 24/27 Nacional modelo 2 cigleurs y 1 sola bomba .Manteniendo original el exterior. En el interior, se permite agrandar los orificios de baja y alta solo los regulables.

Diámetro máximo de difusor 24 mm. Ataco 27 mm de espesor máximo sin tolerancia

ENCENDIDO

Homologado. Prohibido el uso de sistema electrónicos o mecánicos de avance variable. Prohibido electrónica adicional, Encendido con centralina, data logeer, telemetría, salvo el cuenta vueltas.

TRANSMISION:

Piñón 11 y corona de 72 podrá trabajar hacia abajo solo en la corona.

Cámara de Combustión:

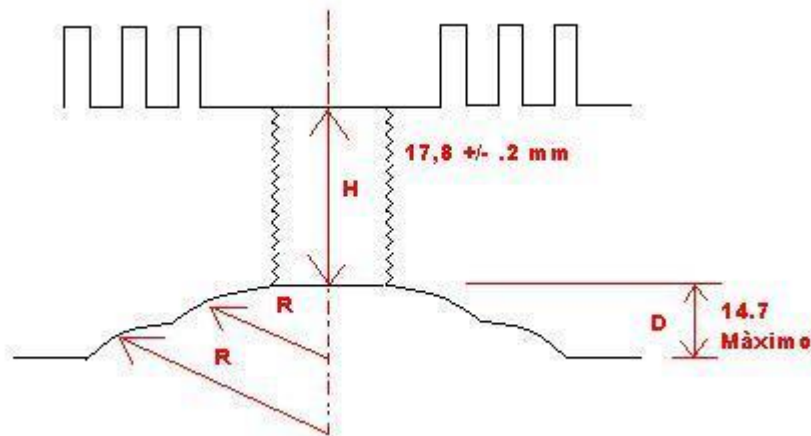
Permitido el torneado de la cámara, los radios deben ser concéntricos a la rosca de alojamiento de la bujía y manteniendo su ubicación original.

La altura de la parte roscada de la tapa "H" debe medir 17.8 mm. mínimo. En ningún caso puede llegarse a esta medida "H" con arandelas o suplementos "suelos". Los mismos deben quedar en la tapa al extraer la bujía.

La bujía a utilizar debe mantener las siguientes medidas: rosca 14mm. de diámetro, largo total de la rosca 17.80 mm. (+/- 0.2mm.) con arandela original colocada, arandela de sello original, cantidad una.

La altura desde la bujía hasta el asiento de la tapa "D" será de 14.7 mm. como máximo, así como muestra la figura.

Con la bujía apretada en la tapa, solamente puede sobresalir fuera de la parte roscada de la misma, el electrodo de la bujía.



Medición de vacío: Deberá en algún momento producir estanco de vacío.

El motor deberá sostener una depresión de 200 milímetros de mercurio con la bomba de vacío apagada

Eje : 40 mm de diámetro y 3,5 mm de espesor

Combustible: Nafta de expendio comercial, libre marca nacional.

Lubricante: Libre origen, marca, tipo y porcentaje. 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, ya sea en series o final, en este caso el piloto deberá proveer el lubricante en su envase original cerrado.

Filtro de aire: Homologado. Uso obligatorio. Prohibido el uso de en causadores de aire o elementos similares delante del filtro, excepto los días de lluvia.

Cola de escape: de venta comercial, partiendo de sus formas originales, prohibido agregar material y debe mantenerse la sección interna original.

Silenciador de escape: Libre. Medidas convencionales, nivel sonoro 110.5 DB máximo de una sola salida:

Diámetro máximo interno 25 mm 30 mm., debe contener elemento pasivo completo.

Prohibido el

uso de regulaciones interiores desde el exterior. Su disposición no debe exceder los límites del paragolpes trasero. Las medidas a respetar son las siguientes (Ver gráfico) tomadas en sus partes o más extensas. Prohibido el uso de sonda lambda.

Se podrán utilizar las medidas de 510 mm. – 520 mm – 530 mm., siempre hablando del cono. El cono interno deberá tener un máximo de 72 agujeros a lo largo de 8 generatrices y su diámetro será de 4 mm.

El diámetro de salida en el cono será de 25 mm máximo.

La sordina tendrá 100 mm de largo mínimo y su diámetro de salida será 25 mm máximo.

El total del largo de escape es de 555 mm máximo.
Flexible 100 mm de máxima y 90 mm de mínima
Diámetro de tubo de escape 112 mm máximo y 98 mínimo



DEFENSA TRASERA:

Deberá ser de plástico homologado.

NEUMATICOS

Provistos por la categoría. Habilitados C.N.K. Renuevan cada 3 carreras.

La categoría mantendrá los neumáticos en guarda hasta la próxima fecha que deban ser utilizados. Hará la entrega de los mismos luego de tres participaciones efectivamente realizadas

Para el caso de avería de un neumático durante el día de la competencia, éste podrá ser reemplazado por uno similar, con igual desgaste, y con aprobación obligatoria del revisor técnico de la categoría.

Neumáticos de lluvia. Provistos por la categoría

Todo lo que no está expresado en éste Reglamento, está prohibido.

