



### Categoría ICC Sudam

El presente Reglamento entra en vigencia el día 01/01/10 hasta el 31/12/10 reemplaza a todo otro Reglamento Técnico especial del la categoría lcc sudam emitido con anterioridad; toda modificación al mismo será comunicada mediante anexos oficiales de CNK-CDA.

#### **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 descriptivas del motor**

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

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

.Bajo régimen de sellado

. Se permite sellar 1 motor 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 equipararse con el modelo MY 10DE PARILLA

Se utilizara flappera 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 habilitado 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 O NGK B9 EGV

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 descriptiva. 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 Sudam Junior o Pre Junior).

### **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 los 55,5 cm, en el caso de ser un sistema con flexible.

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 Sudam Junior o Pre Junior.

El escape no podrá sobresalir de la protección trasera del Chasis

## **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 descriptivas, 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**