



### Categoría Sudam Junior

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

#### **1.- Peso mínimo**

.Con piloto 142 kilogramos.

#### **2.- Números distintivos**

.Números AMARILLOS sobre fondo NEGRO, en un todo de acuerdo a las normas del RAK.

#### **3- Ficha descriptivas del motor 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 15500 rpm**

.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 +- 0.4mm.El punto del encendido será libre. 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+-0.5mmy deberá descubrir todo el pasaje del colector de escape. Las juntas de admisión deberán ser de 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 laminas ,siendo siempre dos y de diseño similar a las originales

.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 fecha correspondiente.



### **. Tapa de cilindro:**

.Original del motor para esta categoría (18cc de cámara)

.Se controlara su volumen y sus dimensiones en base a la ficha de Homologación

.La altura desde la bujía (colocada y apretada en la tapa) sin contar el electrodo, hasta el asiento de la tapa será de 14,7mm. Máximo.

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

- No se permite modificar el largo de la rosca, cuyo cubicaje deberá ser 2,4 cm<sup>3</sup>.

### **. 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, no se permite trabajos en este elemento

.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 Flappers" "tranfers" y "pasaje de biela" correspondiente, para equiparse con el modelo MY 10 de Parilla

### **Camisa**

.Deberá ser original.



.Deberá respetar la ficha de dimensiones y diagrama según la ficha descriptiva del motor.

No se permite variar sus medidas

#### **Cilindro.**

.Deberá ser original.

.Deberá respetar la ficha de dimensiones y diagrama según la ficha descriptiva del motor.

.No se permite variar sus medidas

#### **. Pistón**

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

#### **.Perno de pistón**

Original, no se permite el torneado interior para alivianado

#### **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

#### **Flapera**

Sera original y no se permite el agregado de material, deberá mantener sus divisiones y sus flapers deberán se bipetalos.

#### **.Carburador**

. .Un carburador marca TILLOTSON HW-10 (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.



### **Silenciador de admisión**

Con habilitación CNK-ACA con elemento filtrante en su interior.

Será monomarca

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 del modelo.

. No se permite ninguna modificación.

La caja electrónica podrá ser retirada para ser sorteada

### **Transmisión**

.Corona y cadena de libre origen

### **. Piñón**

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

### **Colector de escape**

Original del motor, no se permite ningún tipo de trabajo de preparación, solo su limpieza por formación de carbón, no pudiendo aumentar sus medidas

### **Escape**

Original del motor.

No se permite trabajos de preparación.

Bajo régimen de sellado



## 5.- 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.

## 6.- 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

## 7. Se prohíbe la telemetría

**8)-Las medidas declaradas, por fichas descriptivas, planos aclaratorios, etc, del motor proporcionados por el fabricante 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.**