

# REGLAMENTO TÉCNICO 2026

## 125 PROMOCIONAL - KRSS

### FAPCDMS

#### CAPITULO I

##### 1. GENERALIDADES:

1.- La participación en competencias de esta categoría implica por parte de los pilotos, mecánicos, concurrentes, etc., el total conocimiento y aceptación de las condiciones y especificaciones del presente REGLAMENTO.

2.- Cualquier término o párrafo que dé lugar a algún tipo de duda, deberá ser consultado mediante nota a las autoridades de la FAPCDMS, que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente REGLAMENTO. El criterio de las autoridades deportivas será determinante a los fines de tomar cualquier resolución no contemplada en el mismo.

3.- Las piezas originales del motor autorizado deben presentar siempre la forma original y semejante a los dibujos y cotas descriptas en el presente reglamento. Las modificaciones que cambien la terminación superficial, dimensiones y geometría de las partes originales representadas en el presente reglamento están prohibidas, exceptuando lo que explícitamente este autorizado.

4.- Es responsabilidad de cada piloto, demostrar a las autoridades que el karting cumple con las exigencias del reglamento vigente.-

5.- La Final deberá correrse con el mismo chasis que se largó la tanda clasificatoria y series, salvo rotura del mismo, verificada y AUTORIZADA por los Comisarios DEPORTIVOS y TÉCNICOS JUSTIFICANDO DICHO REEMPLAZO

6.- A menos que se indique expresamente lo contrario, no existen tolerancias en más para los valores máximos, ni tolerancias en menos para los valores mínimos especificados para cualquier cantidad citada como límite en el presente reglamento.

7.- La realización de todas las medidas serán a temperatura ambiente, salvo que en acuerdo común de partes ( firmado dicho acuerdo) se realicen en otras circunstancias y condiciones que se especifiquen.-

8.- Todas las medidas especificadas para el chasis serán tomadas con los neumáticos inflados con el kart apoyado en un piso plano y horizontal, sin el piloto y sin combustible.

9.- Las edades para competir en ésta categoría están en infografía al final de este Reglamento Técnico.

En caso que un piloto debutante pasado de edad no posea experiencia previa, la FAPCDMS podrá autorizar a que participe por alguna carrera en esta categoría.

##### 2. DEFINICIONES

###### 1.- ADQUISICIÓN DE DATOS:

Se permite la adquisición de datos en el vehículo. Está prohibida la telemetría, entiéndase

por telemetría en envío de datos desde los boxes al karting o viceversa en tiempo real.-

2.-TELEMETRIA:

Está prohibida la telemetría, entiéndase por telemetría en envío de datos desde los boxes al karting o viceversa en tiempo real.-

3. HOMOLOGACIÓN:

Ésta es la certificación oficial de FAPCDMS, de que un modelo específico de chasis, motor, neumáticos, etc. ha sido fabricado en serie y en número suficiente, que justifica su utilización en la categoría en cuestión.-

4.- COMPONENTES MECÁNICOS:

Cualquier componente necesario para la propulsión, dirección y frenado, así como cualquier adicional, sea fijo o móvil, necesario para su normal funcionamiento.

5.- COMPONENTES DE SERIE ORIGINAL:

Cualquier componente que ha pasado todas las fases industriales fijadas por el fabricante del equipo considerado y originalmente montado en el karting o su motor.-

6.- . PIEZA SIMILAR:

toda pieza producida por otro fabricante con las mismas características, dimensiones, acabados superficiales, masas y material de la pieza original.

7.- PIEZA OPCIONAL:

Aquella por la cual se puede optar por mantenerla o quitarla.-

8.- PIEZA LIBRE:

Son aquellas a las cuales se les permite la libertad de su trabajo o cambio, pero conservando su posición original.-

9.- MÁXIMO:

El mayor valor que puede alcanzar una cantidad variable; el límite más alto.-

10.- MÍNIMO:

El menor valor que puede alcanzar una cantidad variable; el límite más bajo.-

11.- CHASIS:

Estructura global del karting que incluye los componentes mecánicos y la carrocería, incluso cualquier

parte que sea interdependiente de dicha estructura.-

12.- BASTIDOR: Parte de apoyo principal del chasis, integrada en una sola pieza. Recibe las partes

principales y auxiliares.

13.- MOTOR:

Cilindrada: Volumen comprendido en el cilindro del motor, por el movimiento ascendente o descendente del pistón.-

Este volumen se expresa en centímetros cúbicos y para todos los cálculos el número "PI" se tomará como 3,1416.  $V = 0.7854 \times d^2 \times l$ ; donde: d = diámetro del cilindro l = carrera del pistón.

14.- VERIFICACIÓN TÉCNICA PREVIA:

Es facultad del Comisario Técnico y colaboradores, consiste en realizar una verificación técnica primaria antes de la primera salida a pista del día. La misma se enfocará en materia

de seguridad del vehículo, conforme al RDA y reglamentos vigentes FAPCDMS.

- Una vez finalizada la última tanda de entrenamientos libres, y antes de la primera tanda de prueba oficiales libres, el piloto deberá ingresar al sector de parque cerrado y presentar la Declaración jurada de elementos ( si se lo solicitan), para el posterior precintado de todos los elementos, el no cumplimiento inhabilitará el ingreso a pista. Datos que se consignaran en el Pasaporte Tecnico Individual.-

En cualquier momento de una prueba los Comisarios Deportivos y/o Técnicos podrán:

- Efectuar una verificación técnica de un kart y del equipamiento del Piloto.
- Pedir para verificar un kart que abandono o no se presentó a largar una serie o una carrera de la fase final.
- Pedir a un concurrente que le entregue para verificar cualquier repuesto del kart o muestra de combustible.
- Cualquier Kart que después de la Verificación Técnica es desarmado o modificado en una manera que podría afectar su seguridad o dejarlo fuera de categoría, así como también involucrado en un accidente que le provocará las mismas consecuencias, deberá ser presentado nuevamente a los Comisarios Técnicos para su evaluación si estos últimos lo consideren necesarios.
- El Director de la Prueba puede hacer detener a un Kart, que participo en un accidente, para su verificación técnica.
- Las Verificaciones Técnicas serán llevadas a cabo por los Comisarios Técnicos y sus oficiales que también serán responsables de los Parques de Servicios y del Parque Cerrado. Estos Oficiales Técnicos están autorizados para dar instrucciones a los concurrentes, quienes deberán cumplirlas estrictamente.
- Llevar un Kart a la Verificación Técnica será considerado como una forma implícita de conformidad con los reglamentos.
- Hasta el momento que comienzan las Pruebas de Clasificación un piloto podrá cambiar el material que fuera identificado en la Verificación Técnica (excepto los neumáticos). En el caso de que el evento no prevea pruebas de clasificación, ese momento será una hora antes de la primera serie. El nuevo material deberá ser verificado por los Comisarios Técnicos.
- El organizador deberá proveer de asistentes en el lugar de la verificación técnica hasta el comienzo de las pruebas de clasificación.

#### 15.- VERIFICACIÓN TÉCNICA FINAL:

El Comisario Técnico es quien, en forma exclusiva realizará las verificaciones técnicas reglamentarias sobre los elementos de los karts, que, a su juicio, el considere.

El Comisario Técnico solicitará al piloto y/o mecánico efectúen el desarme del / los elementos sobre los cuales se realizará la verificación. Asimismo, a solicitud de la Autoridad Deportiva actuante, el piloto y/o concurrente está obligado a la entrega de documentación tales como: Planilla Declaración Jurada de Materiales, Pasaporte Técnico Individual si

estuviese en poder del piloto y/o concurrente, Toda documentación referida a cuestiones técnicas que generen dudas en su interpretación.

Serán obligatoriamente revisados el primero, segundo y tercero de la Clasificación final de la categoría en que participo.

Se establece que ni bien finalizada la competencia final luego de bajada la bandera de llegada, es obligación de los pilotos de entregar sus respectivas máquinas al parque cerrado, para la revisión técnica, prohibiéndose totalmente realizar tareas de cualquier tipo en el vehículo, por el piloto y/o auxiliares una vez producida la bajada de bandera de llegada hasta el recinto de parque cerrado, consumir líquidos por parte del piloto antes de su pesaje y estar a plena disposición del Comisario Técnico y sus auxiliares. Sera criterio del Comisario Deportivo aplicar una sanción o exclusión de la competencia. Si algunas de las situaciones mencionadas no se cumplen. Es facultad del Comisario Técnico de hacer la Revisión Técnica Final con el resto de los vehículos, o cualquier vehículo que el considere. La no presentación del vehículo en termino en dicho recinto, la falta de sellado o la violación de las marcas de identificación colocadas en vehículo durante la verificación técnica previa o con posterioridad ocasionará la directa exclusión del mismo, donde el Comisario Deportivo informará a FAPCDMS, por lo realizado, dando su posición en forma escrita, para ser evaluada y comprobar que no haya existido reincidencias.

Realizada la misma el Comisario Técnico será la persona autorizada a informar al Comisario Deportivo y al piloto y/o concurrente sobre la resolución tomada en la verificación técnica.

En caso de que el Comisario Técnico, considere necesario, solicitará al Comisario Deportivo que comunique al piloto y/o concurrente de que algún o algunos elementos de su vehículo no se encuentra dentro de lo reglamentado y que será enviado a la Comisión Técnica de FAPCDMS, para su posterior verificación. El Comisario Técnico deberá embalar convenientemente el elemento, como así también colocar una faja de seguridad firmada por Él mismo, el Comisario Deportivo y el piloto y/o concurrente, entregándoles a estos últimos constancia escrita del retiro de el/los elementos enviados. FAPCDMS. comunicará el día y el horario en que se realizará la verificación de los elementos verificados y resolverá sobre el particular.

Para una mejor identificación de personas que estén en el recinto de la Verificación Técnica, estas credenciales deberán ser exhibidas en todo momento, ante los Comisarios Técnicos y sus auxiliares. La falta de la/s misma/s impedirá A estas personas permanezcan en recintos reservados de carrera, y tomen contacto con las autoridades deportivas todas, debiendo estas, dirigirse a lugares destinado a los espectadores.

Recordemos que los RECINTOS RESERVADOS DE CARRERA TIENEN RESTRICCIÓN DE ACCESO AL PÚBLICO EN GENERAL. SOLO PODRÁN HACERLO PERSONAS IDENTIFICADAS Y

SON LOS PORTADORES DE:

-LICENCIADEPILOTO Y/O CONCURRENTE

- LICENCIA DE JEFE DE EQUIPO
- LICENCIA DIRECTOR DE EQUIPO
- LICENCIA DE CHASISTA
- LICENCIA DE PREPARADOR
- LICENCIA DE MOTORISTA
- OTRAS QUE SE PUEDAN HABILITAR PARA CASOS MUY ESPECIALES

### 3.- SEGURIDAD

#### 1.- EQUIPAMIENTO Y NORMAS DE SEGURIDAD:

##### 6.1 SEGURIDAD DEL KART:

Los karts están autorizados a correr sólo si están en estado que responda a las normas de seguridad y de conformidad con el presente reglamento.

Deben estar concebidos y conservados de manera tal de permitir el respeto de los reglamentos y no constituir peligro para el piloto y los otros participantes. Es obligación colocar nombre y grupo sanguíneo, en la zona de los pontones cercanos a la rueda delantera, con letra de imprenta de trazo simple, sin sombreados o relieve.

##### 6.1.1 LUZ TRASERA DE SEGURIDAD:

Tratándose de competencias nocturnas, será de uso obligatorio, la idealización de una luz roja destellante, instalada en la parte trasera del kart, fijada en lugar seguro, evitando su desprendimiento, esta deberá funcionar con pilas normales o recargables y deberá estar encendida al momento de salir a pista.

##### 6.1.2 CÁMARA ON-BOARD:

Se prohíbe:

La utilización de todo tipo de cámaras - filmadoras - sistemas de registro de fotos o imágenes, en zona de cascos y buzos por considerarlos elementos de alto riesgo para la seguridad de los Sres. Pilotos, y es extensivo a toda la actividad del karting en sus diferentes modalidades, mientras los pilotos estén participando bajo cronogramas oficiales, pruebas comunitarias oficiales, etc. Patrocinados por esta FAPCDMS.

Se permite:

El uso y montaje de cámaras o sistemas de videos u otro sistema de registro de fotos/imágenes sobre el KART. Estos deberán estar colocados en zonas seguras, que no constituyan peligro para el mismo piloto y resto de los Participantes.

En su fijación al Kart deberá demostrar un anclaje seguro, que no facilite su desprendimiento, que no obstaculice la visión del propio piloto u otros, que no comprometa la conducción del propio piloto, en un pronto retiro del piloto de su Kart, por alguna emergencia, que no interfiera la labor de las autoridades técnicas ante un eventual control del Kart.

Se instruye y se reglamenta que estas cámaras de videos o sistema de registro de imágenes instaladas en el kart, no constituyen, ni formaran parte de pruebas para que pilotos y allegados intenten fundarse/valerse en dicho instrumento para una posible reclamación ante

las autoridades deportivas sin ninguna obligación de la/s autoridades actuantes de recibir material que no fuera solicitado por los mismos.-

## **6.2 SEGURIDAD DEL PILOTO:**

### **6.2.1 EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:**

El conductor debe llevar puesto:

- Un casco con una eficiente e irrompible protección para los ojos (FIA Standard). Para todas las categorías los cascos deben cumplir con las Prescripciones de la CIK-FIA. El peso del casco puede ser comprobado en cualquier momento durante una competencia, y no debe ser más de 1,800 Kg. o 1,550 Kg. para las categorías Promocionales, Pre-Juniors y Juniors.
- Un par de guantes que recubran las manos completamente. Homologados CIK-CDA del ACA.
- Vestimenta confeccionada con materiales homologados por la CIK-FIA y debe llevar en lugar visible el número de Homologación. Ellos deben cubrir la totalidad del cuerpo, piernas y brazos.
- Botas con protección de tobillos.
- Cuellera homologada. Sin ninguna manipulación posterior que altere sus características iniciales
- Deberán poseer el grupo sanguíneo y el nombre correspondiente (en el buzo y casco).
- En ningún caso los pilotos se podrán quitar el casco protector estando en pista, hasta que llegue a boxes y/o parque de servicios, según sea el caso. En tal caso el Comisario Deportivo, podrá aplicar apercibimientos y/o sanciones, y en caso de reincidencias, elevará a FAPCDMS. dicha situación por escrito, la que considerará y resolverá el tema en cuestión.

El piloto deberá presentarse a la prueba en forma correcta y limpia, tanto su persona como la de su Kart.

## **6.3 SEGURIDAD EN BOXES:**

### **6.3.1 EXTINTOR DE INCENDIOS (MATAFUEGOS):**

Sera de carácter obligatorio exhibir y tener un matafuego de clase ABC, mínimo 3 kg., en cada box, gacebo de asistencia, carpa de permanencia de personas, en lugar bien visible, colocados al frente del recinto utilizado, con su baliza de identificación obligatoria, con marcador de presión y con acople rápido de seguridad (Foto ilustrativa), en soporte bien fijo y de fácil acceso al mismo en caso de su utilización.

El equipo de competición, una vez ya instalado en el lugar, deberá exhibir dicho Matafuegos. Sera la autoridad Deportiva Actuante, encargado de Seguridad del escenario, o personas designadas para tal fin, realizar la verificación de que este elemento de seguridad este correctamente instalado, con su tarjeta de vencimiento bien visible, y se llevara una planilla de registro individual por cada caso.

Se le solicita a cada responsable de cada equipo, tener y tomar conocimiento elemental del manipuleo y uso del matafuego.

Quien no cuente con este importante elemento de seguridad al momento de su verificación

por parte de las autoridades de la competencia, tendrá un tiempo de 30 minutos para mostrar eficazmente su extintor, verificación, que se llevara a cabo, cada vez que las autoridades deportivas así lo decidan, pudiendo delegar esta función/tareas a personas especializadas como ser Bomberos Voluntarios. El no cumplimiento definitivo de este requisito, será de devolver la inscripción del piloto e invitarlo a retirar todo su equipo del lugar, ya que se pretende establecer un marco mínimo de seguridad en cada box, teniendo en cuenta que habitualmente se manipulan diferentes combustibles y aceites de fácil combustión.

Al respecto, en algún momento y en horarios que no afecten al desarrollo de la actividad, personal idóneo en la materia podrá informa, dar practicas del uso y su forma ante circunstancias que se puedan presentar-

#### 4.- CHASIS

a) Bastidor del chasis;

b) Piezas principales del chasis;

c) piezas auxiliares: a fin de hacer más resistente al karting, podrán montarse tubos y perfiles especiales, considerándolas piezas auxiliares. La colocación de esas piezas auxiliares no debe representar riesgo para la seguridad del karting, de su conductor o de los otros pilotos. -

d) Dimensiones:

a. Distancia entre ejes: mínimo 101cm - máximo 127cm.

b. Longitud exterior: 182cm máximo.

c. Trocha: 120 cm máximo de exterior a exterior de las llantas. –

En ningún caso podrán sobresalir elementos en la parte delantera o trasera del chasis (respecto de la trompa o el paragolpes trasero), a excepción del escape, que podrá sobresalir hasta un máximo de 50 mm respecto del paragolpes trasero. Debe llevar un precinto identificador para su control, además debe constar su No en el Pasaporte Técnico.-

a) BASTIDOR:

De construcción tubular con caño de acero magnetizable de sección cilíndrica sólidamente vinculado, sin opción a desmontaje de alguna parte. Constituye el elemento principal del karting y debe ser capaz de soportar las cargas que sobre el incidan cuando este se encuentre en movimiento.-

Las dimensiones del mismo, deben ser tales que permitan la normal conducción del karting. La flexibilidad del chasis, corresponderá a los límites de elasticidad de la construcción tubular.

Queda prohibido cualquier sistema de control de flexión longitudinal del chasis.-

b). PIEZAS PRINCIPALES DEL CHASIS:

Hace mención a elementos tales como: llantas y sistema de fijación, eje trasero y sus respectivos soportes, punta de eje, y sistema de comando de dirección. Todos estos elementos deben estar rígidamente vinculados conformando la estructura del chasis. Únicamente se permiten vinculaciones articuladas en el montaje de las mazas sobre las puntas de eje, el eje trasero sobre el bastidor, las puntas de eje sobre el bastidor y los movimientos necesarios para la dirección.

Está totalmente prohibido cualquier sistema de suspensión ya sea hidráulico, neumático o

mecánico.

#### 5.- EJE TRASERO

Eje rígido, macizo o hueco, construido con un diámetro exterior constante en toda su longitud de  $30\pm 0,2$ mm. Prohibido titanio.-

#### 6.- PARAGOLPES

##### 1.- PARAGOLPES:

Son de uso obligatorio y están compuestos de las protecciones delanteras, traseras y laterales.-

##### 2.- PARAGOLPES DELANTERO:

Realizados en acero magnético y compuestos de al menos dos elementos, independientes de la sujeción de los pedales.-

Estos elementos estarán conformados por una barra superior de 16mm de diámetro como mínimo, tramo recto de como mínimo 400mm perpendicular al eje longitudinal del Karting y una altura de entre 200mm y 250mm como mínimo y máximo respectivamente. Las sujeciones de la barra superior deben estar separadas 550 mm como mínimo y centradas con respecto al eje longitudinal.- El segundo elemento (barra inferior) se deberá realizar con barra de acero de 16 mm de diámetro como mínimo, tramo recto de como mínimo 300 mm perpendicular al eje longitudinal del Karting y una altura de entre 80 mm y 100 mm como mínimo y máximo respectivamente, vinculada en dos puntos ubicados simétricamente con el eje del chasis.- Este último elemento debe permitir el montaje de la trompa.

##### 3.- PARAGOLPES TRASERO:

Conformados con barra de acero magnético de 16mm de diámetro como mínimo, compuesto por una barra anti-enclavado y una barra superior. El conjunto deberá cubrir el ancho de los neumáticos traseros y quedara unido en su parte inferior a los largueros del chasis. -

La altura estará limitada por la superficie superior de los neumáticos, con un mínimo de 200 mm (ver DIBUJO N°1). -

La barra anti-enclavada tendrá una altura de  $80\text{mm}\pm 20$  mm del suelo Proyección trasera (saliente): máximo 400mm.- Despeje del suelo: mínimo 25mm, máximo 60mm si se usan paragolpes integrales de protección de las ruedas traseras.

Se permite el uso del denominado «Paragolpes Plástico» - Ver «Ficha Homologación CIK-CDA-ACA Pag. No 8»

Protección de las ruedas traseras: obligatorio Altura mínima superior de 150 mm del suelo. Ancho mínimo: 1050 mm. Ancho máximo: 1200 mm.

##### 4.- PUNTA DE EJE:

No deberán sobresalir del plano lateral de las llantas.

##### 5.- PISO:

Construido en material rígido desde el inicio de la butaca y hasta el frente del karting. Debe estar bordeado lateralmente calado, los orificios no deben tener un diámetro superior a los 10 mm.

##### 6.- DIRECCION:

Debe ser comandada por un volante en forma circular, pudiendo su tercio superior ser recto.

Se prohíbe toda dirección por cable o por cadena.- Todos los elementos de la dirección deberán conformar un sistema de fijación que ofrezca plena seguridad (tuercas enchavetadas, remachadas o autoblocantes).- Cualquier dispositivo montado en el volante no debe sobresalir por más de 20 mm, del plano delantero del volante y no debe tener los bordes afilados.-

#### 7. VOLANTE DE CONDUCCIÓN:

Prohibido la utilización de volantes de madera, deberán estar forrados en cuero o material blando, preferentemente aquellos homologados para competición, pudiendo ser su tercio superior recto.-

#### 8. PIEZAS AUXILIARES DEL CHASIS:

No considerando las piezas principales, se entiende por piezas auxiliares del chasis a todos los elementos que contribuyen al buen funcionamiento del vehículo, y deben estar de conformidad con el presente Reglamento y demás disposiciones facultativas.-

Las piezas auxiliares no deben tener como función las asignadas a las partes principales. Dentro de ellas se encuentran:

- La carrocería
- El sistema de fijación de frenos, motor, escape, dirección, butaca, pedales, paragolpes y escape.
- El lastre.
- Otros dispositivos y articulaciones.
- Todas las placas y resortes.
- Todo punto de fijación.
- Todos los tubos y secciones de refuerzo, que no sean considerados estabilizadores. Las piezas auxiliares deben estar sólidamente fijadas. Se permiten las conexiones flexibles. Deben estar montadas de manera de no desprenderse durante la marcha del Karting.-

#### 7.- CARROCERÍA

##### 1.- CARROCERÍA:

La carrocería se compone de todas las partes del karting que están en contacto con la corriente de aire, siendo estas:

pontones laterales, carenado frontal y panel frontal y las placas porta números; todas de uso obligatorio.- La carrocería debe tener una terminación impecable, sin ángulos afilados. El radio mínimo de cualquier ángulo o esquinas es 5mm.- Ningún elemento de la carrocería puede usarse como tanque de combustible o para fijar contrapesos o lastre.- La carrocería deberá ser homologada conjuntamente con los chasis por parte del fabricante de los mismos, no debiendo ser obligatoriamente fabricada por el constructor del chasis.- Una carrocería homologada podrá ser usada libremente por cualquier piloto, en cualquier chasis. El material de construcción de la carrocería no podrá ser ni metálico, ni de fibra de carbono, ni de kevlar. Deberá utilizarse polietileno, polietileno o material plástico de características similares, no astillable.-

##### 2.- PONTONES LATERALES:

Bajo ninguna circunstancia deben localizarse sobre el plano superior de los neumáticos delanteros y traseros o más allá de la parte externa de los neumáticos delanteros y traseros con las ruedas delanteras en posición recta. No deberán superar la cara externa de los

neumáticos traseros, deberán estar contruidos en plástico únicamente.- En caso de competencia lluviosa, se autoriza a obturar los orificios frontales de los pontones para evitar el ingreso de agua a los mismos. Deberán tener un despeje mínimo de 25mm (veinticinco), respecto del suelo y un máximo de 60 mm (sesenta) (ver Dibujo N°2).-

Se permite únicamente realizar cortes con la finalidad de poder realizar el montaje del escape. Ningún sector de los pontones podrá cubrir alguna parte del piloto sentado en su posición normal. No podrán presentar más orificios que los necesarios para su fijación. En su superficie vertical trasera cerca de las ruedas debe haber un espacio para los números de identificación del karting.-

### 3.- PANEL FRONTAL:

No deberá situarse por encima del plano horizontal delimitado por la parte superior del volante, debiendo dejar un espacio de por lo menos 50 mm con el volante (ver figura N°3) y no deberá extenderse más allá del paragolpes delantero.-

No debe impedir el normal funcionamiento de los pedales, ni debe cubrir cualquier parte de los pies del piloto estando éste en la posición normal de conducción.- Su ancho mínimo es de 250 mm y 300 mm máximo.-

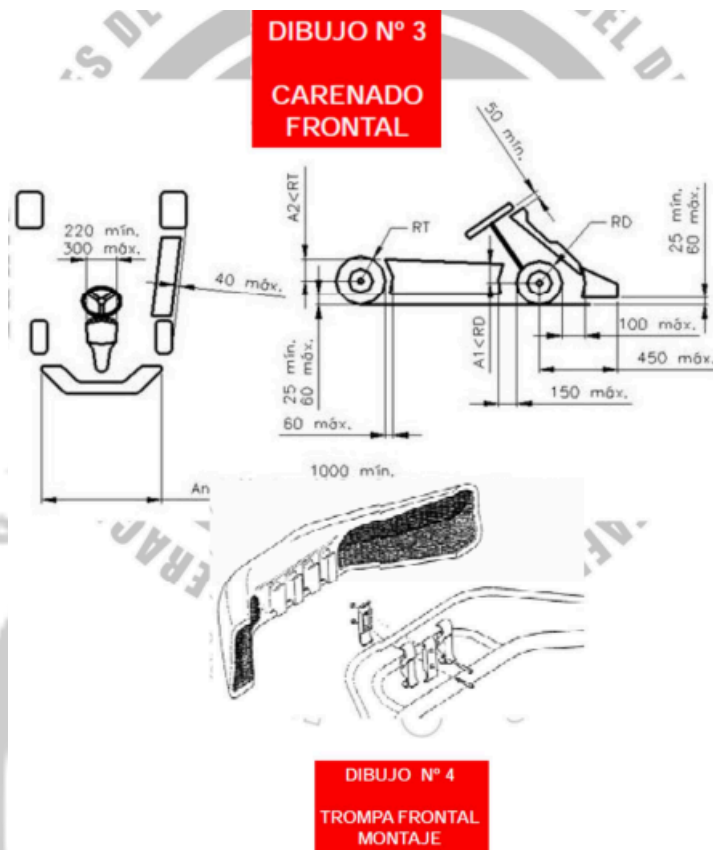


### 4.- CARENADO FRONTAL:

Bajo ninguna circunstancia puede situarse por encima del plano delimitado por la parte superior de las ruedas delanteras.- No debe tener ningún borde afilado. Su ancho mínimo es de 1.000 mm. y su máximo es el de la trocha delantera. Proyección delantera: máximo 650mm (ver Dibujo N° 3).-

El Carenado Frontal o Trompa, deberá estar montado sobre el paragolpes delantero.- De uso OBLIGATORIO.

Deberán ser de plástico flexible o plástico inyectado.- Se permite la utilización de un precinto plástico para fijar el broche o enganche de la trompa, con la finalidad de que este broche o enganche permanezca sujeto al chasis en caso de desprendimiento de la trompa. El precinto no deberá estar sujetando la traba de dicho broche o enganche, la cual deberá estar libre de fijaciones.-



- 5.- PLACA PORTA NÚMEROS: De uso obligatorio en la parte trasera de karting, sujeta al paragolpes trasero. Deberán ser planas con bordes redondeados y de 22 cm. por lado. Estarán contruidos en material plástico flexible y opaco. Ver infografía al final del Reglamento Técnico.-
- 6.- NÚMEROS IDENTIFICATORIOS: Ver infografía al final del Reglamento Técnico.-
- 7.- IDENTIFICACIÓN DEL PILOTO: Es obligatoria la colocación del nombre y apellido del piloto en el panel frontal como así también su grupo sanguíneo y factor RH.
8. TANQUE DE COMBUSTIBLE: Deberá ser colocado debajo de la torre de dirección perfectamente anclado y con sus conexiones colocadas de manera que impidan el venteo de combustible.- Deberá ser de material plástico apto para almacenar combustible y de color transparente, únicamente, a fin de que exteriormente se observe el contenido.-
- 9.- BOMBA DE COMBUSTIBLE: Libre, de accionamiento mecánico mediante una leva colocada en el eje trasero.-
- 10.- FRENOS: FRENOS TRASEROS: Libres debiendo actuar los mismos sobre el eje rígido. FRENOS DELANTEROS: De uso opcional.
- 11.- PEDALERA: Los pedales, cualquiera sea su posición, nunca deberán sobrepasar el chasis, incluyendo en tal restricción al paragolpes delantero.-
- 12.- ACELERADOR: El acelerador debe estar accionado por un pedal, este deberá estar dotado de un resorte de retorno.-
- 13.- TRANSMISIÓN: A cadena, con eje rígido.-
- 14.- LLANTAS: Ancho máximo 8" (ocho pulgadas). Prohibido el uso de dispositivos o labio anti

deriva.-

15.- COLECTOR DE COMBUSTIBLE: Cuando el carburador ventee el exceso de combustible, se deberá colocar un colector de combustible sobre el bastidor o el paragolpes trasero. Este deberá tener como mínimo 1/2 (medio) litro de capacidad. Es obligatorio colocar el retorno al tanque de combustible.-

PROTECTOR DE CADENA: Todo Karting deberá tener sobre la zona donde va montada la cadena de transmisión un pequeño protector de no menos de 60 (sesenta) milímetros de ancho por el largo que va entre el piñón del motor y el paragolpes trasero.-

16.- LASTRES: Está autorizado para ajustar el peso del Karting, la colocación de uno o varios lastres.- Deben ser bloques sólidos de metal, sujetos al chasis o al asiento, mediante por lo menos dos tornillos de un diámetro mínimo de 6 (seis) milímetros con tuercas autofrenantes y con arandela de un diámetro exterior mínimo de 5 veces el interior.-

**Los lastres deben estar obligatoriamente abulonados**

17.-ADQUISICION DE DATOS: Se permite la Adquisición de Datos. Estando Prohibido cualquier Sistema de Telemetría. Entiéndase por telemetría al envío de datos en tiempo real desde el kart hacia los boxes y viceversa.-

18.- SENSOR DE TIEMPOS / TRANSPONDER: Será el homologado por FAPCDMS y estará fijado a la butaca. El sistema de cronometraje será el denominado "electrónico" con sistema del tipoAMB o similar. El Kart antes de salir a pista deberá estar dotado del sensor correspondiente, ubicado en la parte lateral izquierda de la butaca del piloto y deberá estar sujeto de una forma segura, evitando así su desprendimiento, también se deberá controlar que este no tome contacto directo con el piso.- Sera responsabilidad única del piloto, la vigilancia del sensor. La falta del mismo al momento de salir a pista, será pasible de una sanción en multa que aplicaran los Comisarios o Director de la Prueba. El piloto que posea sensor propio deberá declarar el número del mismo, en el momento de la inscripción y deberá figurar en la ficha de inscripción que se entrega en el campo asignado para el número del sensor. Es obligatorio una vez finalizada la competencia, entregar el sensor contratado a las autoridades correspondientes en buen estado y limpio. Para aquel piloto que se retire del circuito por cualquier causa y que no haya entregado el sensor contratado se le aplicara una sanción. La rotura del dispositivo corre por cuenta del piloto, el cual deberá abonar el costo del mismo al precio del mercado actual.-

19.- PASAPORTE TÉCNICO PARA TODO EL KARTING SANTAFESINO FAPCDMS: Documento único donde el/los Comisarios Técnicos dejarán registrados datos tales como: Enumeración de Precintos que se utilicen en este caso en cada Kart, marcas, sellos, numeración de Neumáticos y otra información que se considere necesaria para la acción y trabajo del/los Comisario/s Técnico/s. Igualmente el Pasaporte Técnico NO ANULA el Formulario de Declaración Jurada que suelen solicitar los Comisarios Técnicos.-

1.- MOTOR: ZANELLA: De fabricación nacional, se permite el uso de la base del motor "Zanella" de 200 c.c., adaptando los cilindros "Sapucay", "Surumpio" y "XX", o en su reemplazo similar de venta comercial, pudiéndose tornear junto a la tapa de cilindro por fuera hasta un diámetro mínimo de 230 mm. Deberá mantener la posición original de fábrica.-

2.- CILINDRADA: Máxima 135CC.

3.- CILINDRO: Original ZANELLA o similar de venta comercial. Modelo SAPUCAI, XX, SURUMPIO. PERIES, RAMELLA.- NO se permite la utilización de Flapper, Válvulas rotativas. NO se permite en la camisa la utilización de tabiques y/o lágrimas, deberán ser lumbreras abiertas, 4 bocas en total, 1 escape, 2 transfers, 1 admisión. Lumbrera de admisión: ancho máximo libre. La lumbrera no podrá estar desplazada hacia un costado. Deberá estar en su lugar original del motor. Se deberán respetar las medidas según croquis adjunto. Medido con empujador y aro recto.-

4.- TAPA DE CILINDRO: Originales o similares de fabricación nacional, siendo libre su preparación. Permitido cielo postizo del mismo material de la tapa.

5.- CAJA DE VELOCIDADES: De motores ZANELLA SURUMPIO, SAPUCAI, XX, RX, ANDINA, RB y/o caja ZANELLA200 NT, JR o PD. Obligatorio la utilización de las 5 marchas. Libre preparación de los elementos originales de cada caja.-

6.- TABLA DE RELACIONES:

**ENGRANAJES 125 CROSS  
O SURUMPIO**

Sobre el árbol secundario  
Primera: 460303106 Z 31  
Segunda: 460303980 Z 28  
Tercera: 460303945 Z 27  
Cuarta: 460303935 Z 25  
Quinta: 460303925 Z 23  
Sobre el árbol primario  
Primera: 460303950 Z 13  
Segunda: 460306950 Z 16  
Tercera: 460306915 Z 18  
Cuarta: 460306920 Z 20  
Quinta: 460306925 Z 22

**ENGRANAJES 125 SAPUCAI  
RX - ANDINA RB**

Sobre el árbol secundario  
Primera: 460303100 Z 34  
Segunda: 460303950 Z 30  
Tercera: 460303945 Z 27  
Cuarta: 460303935 Z 25  
Quinta: 460303925 Z 23  
Sobre el árbol primario  
Primera: 460306910 Z 10  
Segunda: 460306910 Z 14  
Tercera: 460306915 Z 18  
Cuarta: 460306920 Z 20  
Quinta: 460306925 Z 22

**ENGRANAJES 200 NT - JR - RB**

Sobre el árbol secundario  
Primera: 700303100 Z 33  
Segunda: 700303950 Z 29  
Tercera: 460303945 Z 27  
Cuarta: 460303935 Z 25  
Quinta: 460303925 Z 23  
Sobre el árbol primario  
Primera: 700306910 Z 11  
Segunda: 700306910 Z 15  
Tercera: 460306915 Z 18  
Cuarta: 460306920 Z 20  
Quinta: 460306925 Z 22

7.- EMBRAGUE: Libre.-

8.- ENCENDIDO: Libre.-

9.- CIGÜEÑAL: Libre, únicamente de recorrido de 52mm, con una tolerancia de  $\pm 0,20$  mm.-

10. BIELAS Y RODILLOS: Libre material, conservando el largo original del motor ZANELLA 125CC. Medidas de centro a centro: 105mm con una tolerancia de  $\pm 0,20$  centésimas.-

11.- PISTON: De fabricación nacional. En su parte exterior no podrá tener perforaciones, su perno deberá estar en el centro con una tolerancia de +0,30mm, es decir que se prohíbe utilizar el perno desplazado más allá de la tolerancia admitida.- Deberá tener 67,5 mm de largo, tanto en su parte delantera como en su parte trasera, con una tolerancia de  $\pm 0,20$  mm. Deben mantener la perpendicularidad de las paredes con la base.- Deberá en su parte interior permanecer original como sale de fundición y maquinado original. Cóncavo original.-  
**Se pueden utilizar opcionalmente los pistones NX.**

12.- AROS: Libre. prohibidos AROS "L".-

13.- ESCAPE: Libre en todas sus formas orientado únicamente hacia atrás. Deberán tener silenciador de escape o sordina en la salida de gases con un largo mínimo de 10 cm. y diámetro mínimo de 5 cm. relleno de lana de vidrio agujereado en un 40%. No se permite orientación hacia el piso. No se permite que sobresalga el pitorro del escape de la sordina. Este elemento deberá ser del tipo desarmable para su verificación.

14.- CARBURADOR: Se utilizará (1) un solo carburador de fabricación de gran serie de una sola boca de hasta 28.2 mm, marca DELL ORTO, KEINHIN o MIKUNI. Únicamente de cortina redonda. Deberá mantener la cantidad de ciclures dosificadores de fábrica. El cebador

deberá mantenerse en el lugar original y en funcionamiento. El comando del mismo es de libre fabricación. Prohibido el uso de POWER JET. Prohibido el agregado de todo tipo de materiales.

15.- CUBRE VOLANTE: Obligatorio de metal y abulonado.

16.- TRANSMISIÓN: A cadena con eje rígido y cubrecadena.-

17.- FRENOS: Obligatorios, delanteros y traseros.-

18.- CARTER: No se permite Flapper y válvula rotativa.-

19.- LASTRE: Deberá estar abulonado al chasis con 2 bulones de 8mm, no se permite la colocación de lastre en la butaca. Deberá estar sostenido por una planchuela abulonado al anclaje de la butaca.-

20.- BALANZA: La única y valedera será la que utilicen los técnicos en parque cerrado el día de la competencia, por lo tanto el resultado del pesaje será inmediato, inobjetable e inapelable.-

21.- LA COMISIÓN TÉCNICA DE FAPCDMS: Se reserva el derecho de modificar o readaptar la restricción aplicada a cada tipo de motor, para más o para menos, cuando lo crea conveniente, con el propósito de lograr la mayor paridad mecánica en el rendimiento de los mismos; notificando a los pilotos con no menos de 15 días de antelación a la puesta en vigencia.-

22.- COMBUSTIBLE: COMBUSTIBLE: Sólo se permitirá combustible de uso comercial, de venta pública de las denominadas "Estaciones de Servicio".- Para todas las divisionales 125CC 2T INTERNACIONAL, se autoriza el combustible denominado "Aero nafta".-

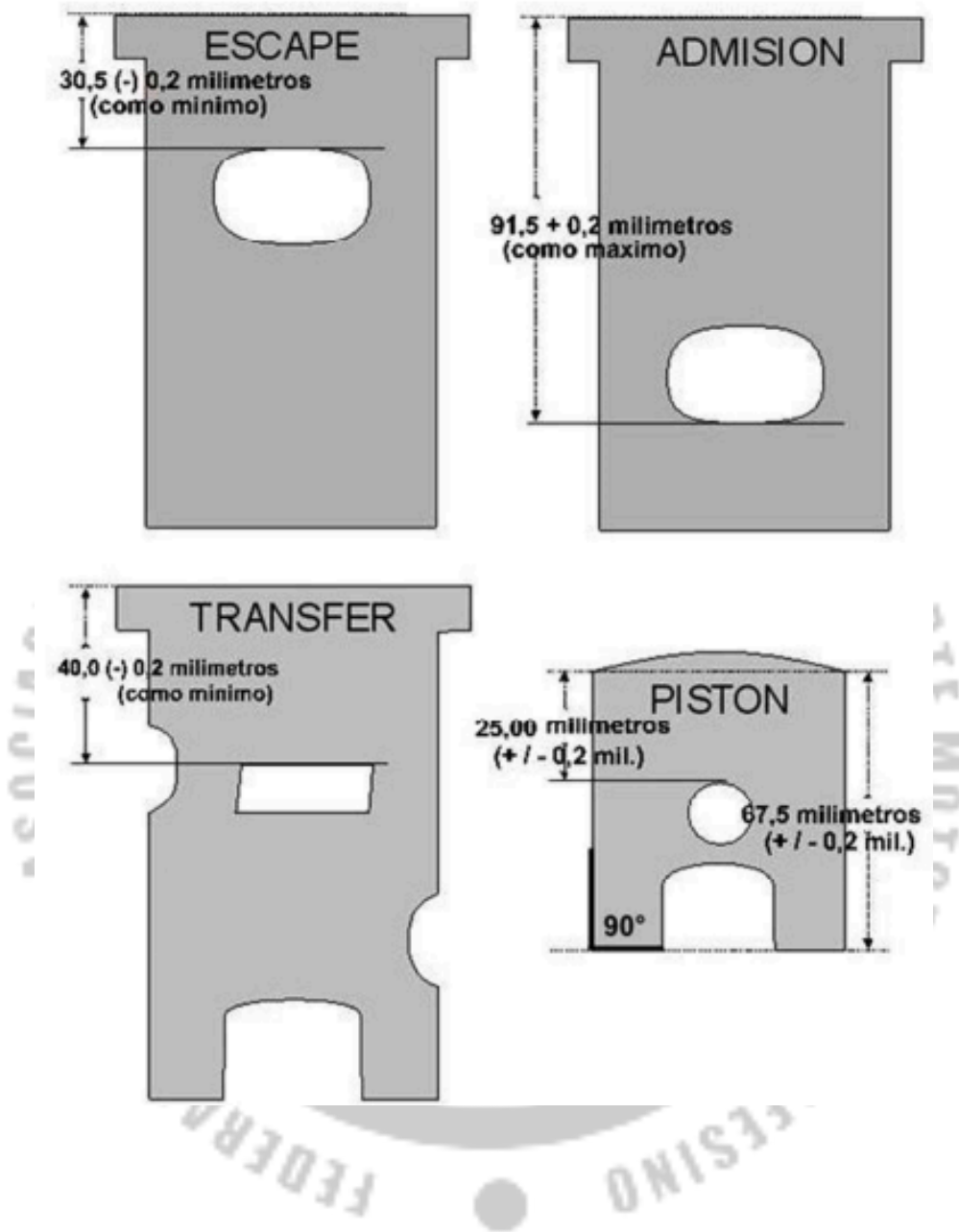
23.- NEUMÁTICOS: NEUMÁTICOS PARA KARTING 2T (MOTOR 2 TIEMPOS): - Utilizarán Neumáticos con dibujos o «tacos» -**Se podrán usar DOCE (12) neumáticos.** Quedarán registrados en el Pasaporte Técnico individual de cada piloto, categoría y organización a la que pertenece y estará registrado, con la firma y conformidad del Piloto y/o Concurrente.

23.1 Se prohíbe el uso de cualquier compuesto líquido y/o químico que altere la dureza del neumático. Se prohíbe el uso de mantas térmicas o cualquier forma de calentamiento que altere la dureza del neumático.

24.- EDAD PARA PARTICIPAR: desde los 13 años cumplidos.

25.- PESO MÍNIMO PERMITIDO: 175 kg.

26.- NÚMEROS: rojo con fondo blanco **77**



# PISTON Y BIELA

## 125cc PROMOCIONAL

