



REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO UNIFICADO 2024

KARTING ZONAL DE ASFALTO

FAPCDMS

GENERALIDADES

1. El presente reglamento tiene vigencia desde el 01 de enero de 2024, hasta el 31 de diciembre de 2024; derogando cualquier versión anterior del mismo para la categoría.
2. 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.
3. 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.
4. Las piezas originales del motor homologado 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.
5. Es responsabilidad de cada piloto, demostrar a las autoridades que el karting cumple con las exigencias del reglamento vigente.
6. La Final deberá correrse con el mismo chasis que se largó la tanda clasificatoria y series, salvo rotura del mismo, verificada por los Comisarios Técnicos.
7. 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.
8. La realización de todas las medidas será a temperatura ambiente, en caso de discrepancia se realizarán a $20\pm 5^{\circ}\text{C}$ en un laboratorio acondicionado a tal fin si así lo requiriera la medición.
9. Todas las medidas especificadas para el chasis serán tomadas con los neumáticos inflados a una presión de 1 bar, con el kart apoyado en un piso plano y horizontal, sin el piloto y sin combustible.
10. En la primera carrera del año se entrega a cada piloto el pasaporte de manera gratuita. En caso de extravío / deterioro, el mismo será reemplazado con el costo equivalente a 5 (cinco) entradas generales del día de la fecha.

Código FIA de Banderas



En toda competencia automovilística, las banderas son la manera oficial en la que los Comisarios de Pista comunican instrucciones a los pilotos, quienes deben conocerlas y respetarlas sin objeción.

Bandera Blanca: Significa que hay un vehículo LENTO circulando delante. Preste atención.

Bandera Amarilla: Da a entender que está prohibido el adelantamiento y se debe reducir la velocidad. Si esta bandera se agita mucho sostiene que hay peligro en la pista de carrera.

Bandera amarilla con franjas rojas: Cuando se ve esta bandera significa que la pista esta resbalosa.

Bandera verde: Esta bandera quiere decir que la pista está habilitada, o que el peligro indicado con bandera amarilla ha pasado y puede haber adelantamientos.

Bandera roja: Señala que la pista esta cerrada ya sea por un accidente o algún efecto meteorológico.

Bandera azul: Estás próximo a ser adelantado. Tenés que estar atento y dejar pasar.

Bandera a cuadros: Es la bandera más conocida por todos los seguidores de los fierros y verla como se agita en un carrera significa que la prueba ha finalizado y tenemos un ganador.

Bandera negra con círculo naranja: Quiere decir que hay un vehículo dañado y debe entrar a boxes. Se acompaña con un N° de Kart a quien se le muestra. Se permite hasta 2 pasadas frente al control de carrera, si no se detiene a reparar, será excluido.

Bandera negra y blanca: EL piloto ha hecho una conducta antideportiva. APERCIBIMIENTO. Son acumulativas, 2 consecutivas o 5 alternadas generan sanciones mayores.

Bandera negra: El piloto es excluido de la competencia. Se acompaña con el N° de Kart. No respetarla es causa de una sanción mayor.



REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO
UNIFICADO 2024
Karting Zonal de Asfalto
FAPCDMS



1. DISPOSICIONES GENERALES: El propósito de estas particularidades de Campeonato es establecer un marco reglamentario para la organización y disputa de todas las competencias válidas por cada Campeonato de Karting Zonal de Asfalto 2024 en adelante, ellas son el complemento de las normas principales que regulan esta actividad, y son: el Código Deportivo Internacional (CDI) de la FIA y sus anexos, el Reglamento Deportivo Automovilístico (RDA) de la República Argentina, sus prescripciones generales aplicables a competencias de Pista, El Reglamento Argentino de Karting (RAK), regulaciones y anexos, los reglamentos técnicos por cada una de las categorías que componen el campeonato del Karting Santafesino, el presente reglamento, todas aquellas disposiciones que se incluyan como anexos y las normas particulares de cada prueba (RPP) y los anexos que se emitan.- Quedan expresamente prohibidas las competencias de cualquier índole, campeonatos, torneos, certámenes, etc., otorguen o no puntaje y/o premios y/o trofeos que se deseen realizar bajo cualquier modalidad que no sean las contempladas en el presente Reglamento, o no estén autorizadas de acuerdo a lo que menciona el párrafo anterior del presente Artículo.- Aquellos pilotos cuya participación sea constatada por el KZA en estas competencias no autorizadas podrán ser sancionados, de acuerdo al RDA, con la descalificación y/o suspensión.

2. INSCRIPCIONES: La apertura y el cierre de Registro de Inscripciones se producirá de acuerdo lo establezca el KZA.

2.1. Inscripciones Previas: Si la organización así lo estipula, podrá realizar inscripciones previas vía medios electrónicos, siempre que estos estén avalados por la KZA.

2.2. Cierre de Inscripciones: el cierre de las inscripciones a una competencia quedará supeditada a la publicación oficial del general de clasificación avalado por los comisarios deportivos. Siendo esta acción la que determine el cierre definitivo de las inscripciones.

3. REUNIÓN DE PILOTOS: Previo a cada competencia y luego de los entrenamientos y/o clasificación, el Comisario Deportivo llamará a reunión de pilotos siendo su CONCURRENCIA OBLIGATORIA, para todos los pilotos que hayan registrado su inscripción y en el caso de las Categorías Infantiles, los padres/tutores o concurrentes de los mismos podrán concurrir para ser informados de las novedades de la categoría y para solicitar la opinión de los mismos referentes a la actividad. El KZA está facultada para la toma de asistencia de los pilotos concurrentes a la reunión con las autoridades de la carrera. La inasistencia por parte de los pilotos o sus concurrentes sin un aviso previo, será motivo de sanciones económicas que establecerá el KZA.

4. VERIFICACIÓN TÉCNICA PREVIA: es facultad del Comisario Técnico realizar una verificación antes de cada competencia. La misma se enfocará en materia de seguridad del vehículo, conforme al RDA y reglamentos vigentes. Una vez finalizada la última tanda de entrenamientos libres, y antes de la primera tanda de pruebas oficiales libres, el piloto deberá ingresar al sector de parque cerrado y presentar la declaración jurada de elementos, para el posterior colocado de la calcomanía correspondiente de todos los elementos, el no cumplimiento inhabilitará el ingreso a pista.

5. CANTIDAD MÍNIMA DE PARTICIPANTES: Para que una competencia otorgue el 100% del puntaje previsto, deberán hallarse como mínimo 5 (cinco) competidores inscriptos y verificados técnicamente. El cupo mínimo de participantes por Categoría será de 3 (tres)



REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO
UNIFICADO 2024
Karting Zonal de Asfalto
FAPCDMS



kartings al momento de comenzar la competencia.

6. PUNTUACIÓN: las pruebas puntuables en el presente campeonato son: Clasificación, Series y Finales.

6.1. PUNTUACIÓN POR ASISTENCIA: habiendo cumplimentado con la finalización del proceso de inscripción, todo competidor obtendrá 1 (un) punto.

6.2. GENERAL DE CLASIFICACIÓN: el piloto que obtenga el mejor tiempo en clasificación será consagrado como "poleman" adjudicándose 1 (un) punto.

6.3. PUNTUACIÓN DE LAS SERIES Y FINALES: los vehículos que hubiesen cubierto el 75% de la cantidad de vueltas cumplidas por el ganador, redondeada hacia arriba el número entero de vueltas completas, serán clasificados.

6.3.1. Puntuación de las Series: los cinco primeros puestos de una serie puntúan del 1er al 5to de la siguiente manera: 5, 4, 3, 2, 1.

6.3.2. Puntuación de las Finales "A": los veinte primeros puestos de una Final "A" puntuarán del 1er al 20mo puesto de la siguiente manera: 30, 25, 22, 20, 18, 16, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

6.3.3. Puntuación de las Finales "B": los seis primeros puestos de una Final "B" puntuarán del 1er al 6to puesto de la siguiente manera: 6, 5, 4, 3, 2, 1.

7. PRUEBAS LIBRES: el organizador para tal fin deberá contar con cobertura médica, seguro de vida y seguro de responsabilidad civil. Deslindando todo tipo de responsabilidad por posibles daños y/o perjuicios que pudieran ocasionar a el KZA.

8. PRUEBAS DE CLASIFICACIÓN: todo piloto tendrá derecho a participar en las Pruebas de Clasificación, siempre que haya registrado su inscripción y Verificación Técnica Previa.

Los Pilotos serán agrupados de acuerdo a cada categoría en la primera carrera del calendario, a partir de la segunda será por orden de campeonato anterior. Las Pruebas de Clasificación se realizarán mediante el sistema denominado "boxes cerrados", es decir durante el transcurso de la clasificación, los kartings que ingresen al sector de boxes o parque de reparaciones, no podrán reingresar a pista, el no cumplimiento excluirá al piloto de la clasificación.

9. GRILLA DE SERIES Y FINALES: el piloto que haya realizado el mejor tiempo debe largar del 1er Cajón de Salida. Todo piloto / Concurrente debe saber el cajón en que larga, caso contrario el comisario va a sancionar con "adelantamiento o falsa largada". **Prohibido Cambiar Grilla.**

10. FINALES SUPLEMENTARIAS: En el caso que el número de pilotos a largar la Final "A" supere el máximo permitido, los no clasificados correrán una prueba denominada Final "B" debiendo superar un mínimo de 6 (seis) participantes, para llevarse a cabo.

11. CASOS ESPECIALES: siendo el número de vehículos en condiciones de largar la Final "A" superior a los 35 kartings, se podrá optar por realizar una segunda Final "B". Si, en estas condiciones, aún el número de pilotos supera el máximo permitido se podrá recurrir a la realización de una tercer Final "C", o bien Finales Suplementarias, según sea el cupo de kartings remanente.

12. ASISTENCIA MECÁNICA Y AUXILIARES EN CIRCUITO: para la divisional Escuela, se permite el ingreso de 1 (un) asistente a pista, el que deberá estar identificado con oblea fondo y número del mismo color que la categoría, la que deberá hallarse a la vista sostenida



mediante cinta sostén. PARA LAS DEMÁS DIVISIONALES, SE ENCUENTRA PROHIBIDA LA ASISTENCIA EN PISTA BAJO PENA DE EXCLUSIÓN.

13. CEREMONIA DE PREMIOS: al menos los 3 primeros clasificados en la clasificación Final de cada categoría recibirán un trofeo. Habiendo resultado la desclasificación de uno o más de los premiados, deberá devolver dicho trofeo, el no cumplimiento traerá aparejada sanción que la KZA determine. Todos los pilotos que participan en la ceremonia de entrega de premios lo deberán hacer con la indumentaria reglamentaria, caso contrario no se le hará entrega del trofeo.

14. PRUEBAS FUERA DEL CIRCUITO: queda prohibido retirar el karting del circuito para realizar las pruebas comúnmente llamadas "tiradas", el no cumplimiento traerá aparejada la exclusión total.

15. TRABAJOS EN ZONA BOXES: luego del cese de la actividad en pista, está permitido poner en marcha los motores desde las 07:00 horas hasta las 22:00 horas. El no cumplimiento traerá aparejada sanción que la FAPCDMS determine. El RPP podrá variar esta franja horaria, la cual se deberá respetar bajo las mismas condiciones que la anterior.

16. SENSORES DE TIEMPO (TRASPONDER): Sera responsabilidad única del piloto la colocación del mismo, la falta de este elemento no clasificará al mismo. El piloto que posea sensor propio, deberá declarar el número del mismo al servicio de tiempos. Para los pilotos que renten los sensores es obligatorio una vez finalizada la competencia, entregar el mismo al servicio de tiempos. La pérdida o rotura de un sensor rentado deberá ser reembolsado por el piloto/concurrente al valor del dispositivo en el mercado. Su retención y/o no devolución implicará una sanción en multa determinada por la KZA.

17. RECLAMACIONES Y APELACIONES: El derecho a reclamaciones sólo corresponderá a los Concurrentes. Las reclamaciones y apelaciones tanto técnicas como deportivas se deberán realizar dentro de los 30 (treinta minutos) después de que se haga pública la clasificación provisional. Toda reclamación deberá presentarse por escrito ante las Autoridades Deportivas y debe estar firmada por el Concurrente, especificando: el reglamento correspondiente; las preocupaciones de la parte que reclama, y contra quién se presenta la reclamación. Además, debe estar acompañada por una caución que establece la FAPCDMS.-

18. SITUACIONES NO PREVISTAS: todos los casos no previstos en el presente Reglamento, serán resueltos de común acuerdo entre el director de la prueba y el Comisario Deportivo, designados a tales efectos. El organizador se reserva el derecho de modificar la programación de la competencia, con el acuerdo de las autoridades, disposiciones suplementarias o complementarias, informado en tiempo de los posibles cambios o adiciones al Reglamento Particular de la Prueba.

19. ASIGNACIÓN DE BOXES: queda a cargo del organizador/promotor.

19.1. Extintor de incendios: Sera de carácter obligatorio contar con un extintor de Clase "ABC" (aptos para todo tipo de fuego) de 3Kg de capacidad como mínimo en cada BOX. Dicho dispositivo deberá estar en lugar bien visible y de fácil acceso, con su baliza de identificación obligatoria. Debe contar con marcador de presión y con acople rápido de seguridad.

20. CÁMARA ON-BOARD: se permite el uso de cámaras a bordo en un punto fijo del karting. Queda Prohibido colocarla en el casco.

21. ADQUISICIÓN DE DATOS: se permite la adquisición de datos en el vehículo. Está



REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO
UNIFICADO 2024
Karting Zonal de Asfalto
FAPCDMS



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

22. CONDICIONES PARA SER CAMPEÓN: en caso de campeonatos ordinarios, el campeón de la categoría será el piloto que haya ganado al menos una prueba Final (Final "A") y que más puntos sume a lo largo del mismo.

23. DEBUT EN LA ÚLTIMA FECHA DEL CALENDARIO: queda terminantemente prohibido debutar en la fecha coronación de cualquier divisional.

24. RESPONSABILIDAD DEL PILOTO Y SU CONCURRENTE: tanto el piloto como su concurrente son responsables de las acciones de su equipo, mecánicos, allegados y/o simpatizantes. Siendo ambos (Piloto y Concurrente) quienes respondan ante las autoridades deportivas por las acciones de aquellos. Es facultad del organizador dar aviso a las autoridades policiales presentes en el predio ante cualquier altercado generado por aquellos. Según sea la gravedad del caso, el organizador puede reservarse el derecho de admisión y/o permanencia dentro del predio a toda persona (licenciada o no) que haya atentado contra el normal desarrollo de la actividad.

24.1. Mecánico/Preparador: tratándose de un mecánico/preparador como tal, tanto el piloto como su concurrente son responsables por las acciones de éste. En estos términos, el mismo se deberá identificar en la declaración jurada el vehículo al momento de realizar la revisión técnica previa. Esto lo habilitará a representar al piloto en el recinto de parque cerrado ante los comisarios técnicos. En este sentido, los comisarios deportivos pueden informar el comportamiento del mecánico siendo el piloto o su concurrente quienes respondan ante el KZA por sus acciones.

25. RESPETO HACIA LAS PERSONAS: Teniendo en cuenta que esta actividad es amateur, y que los miembros de la organización son colaboradores ad honorem, se sugiere que se mantenga un clima de cordura y respeto hacia ellos. Cualquier falta de respeto y/o insultos, agravios, en forma personal, redes sociales, declaraciones al periodismo en todas sus magnitudes, estará totalmente prohibido y serán materia de aplicación de severas sanciones, en caso de constatar dichos hechos hacia cualquiera de las personas que conformen el staff deportivo de KZA, e incluso actuar en aquellos casos que dichas manifestaciones correspondan entre pilotos, integrantes de sus equipos, allegados y simpatizantes. En todo caso, serán responsables directos tanto pilotos como concurrentes.

26. RESPONSABILIDAD CIVIL: Los pilotos asumen la responsabilidad civil de daños y perjuicios que pudieran ocasionar a personas físicas y/o instalaciones que pudieran resultar de la competición, en accidentes o desórdenes protagonizados por los mismos y/o sus colaboradores, que no estén contemplados en el contrato de cobertura médica, o el seguro a espectadores que cubre el espectáculo. Dicha responsabilidad es extensiva al concurrente del piloto.

27. INCIDENTE: entiéndase como un hecho o una serie de hechos implicando a uno o más pilotos que sea constatado por los Comisarios Deportivos o llevados a estos por intermedio del Director de la Prueba, de un juez de hecho, por un Oficial Deportivo, o mediante una Reclamación y que, según la opinión de los Comisarios Deportivos: Haya motivado la interrupción de la carrera; Haya violado el presente Reglamento; Haya causado una colisión evitable; Haya hecho abandonar la pista a otro participante; Haya ilegítimamente impedido



REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO
UNIFICADO 2024
Karting Zonal de Asfalto
FAPCDMS



una maniobra de adelantamiento legítimo a otro piloto; Haya ilegitimamente molestado a otro piloto durante una maniobra de adelantamiento; Haya provocado desmanes, agresiones, insultos, ya sea del piloto, concurrente o participantes del equipo del piloto; Haya ocasionado una maniobra riesgosa o desleal que le permite ganar la posición a otro participante. El Director de la Prueba o los Comisarios Deportivos pueden solicitar que cualquier auto que haya estado implicado en un accidente o incidente sea controlado. Podrán aplicar el mismo criterio cuando estimen que algún auto esté en condiciones de representar peligro para sí o para otros participantes, pudiendo proceder a hacer parar el mismo en boxes para su control o reparación aun cuando esté en Pruebas Cronometradas o en Carrera, no siendo esta medida apelable e implicando el no cumplimiento, la aplicación de una sanción que puede llegar a la Exclusión. Corresponde a los Comisarios Deportivos dictaminar si uno o varios pilotos involucrados en un incidente deben ser penalizados y podrán imponer a cualquier piloto implicado en el mismo cualquiera de las penalizaciones previstas en el Reglamento. Para el caso que estimen que es necesario investigar más profundamente el hecho o que corresponda aplicar sanciones mayores a las que estén habilitados, podrán solicitar a el KZA, el pase a penalidades. Según estimen los Comisarios Deportivos la gravedad del hecho, están facultados a solicitar la Medida Provisoria, prevista en el Reglamento Deportivo Automovilístico. UN PILOTO IMPLICADO EN UN INCIDENTE CUALQUIERA SEA LA GRAVEDAD Y SU PARTICIPACIÓN O CULPABILIDAD EN EL MISMO DEBE HACERSE PRESENTE ANTE LOS COMISARIOS DEPORTIVOS EN FORMA INMEDIATA A LA FINALIZACIÓN DE LA PRUEBA EN CUESTIÓN NO PUDIENDO RETIRARSE DEL AUTÓDROMO SIN LA AUTORIZACIÓN DE ELLOS.

28.TÉCNICA Y PARQUE CERRADO: Se deberá Pedir permiso al Técnico para el ingreso, luego de autorizado se podrá ingresar y solo se permitirá dos personas por karting, en todos los casos, salvo la categoría escuela.



110 4T ESCUELA

1. MOTOR MULTIMARCA CHINO: AUTOMATICO 110 cc

2. CARTER: Cáster original del motor, formas y dimensiones externas e internas originales. No se puede alterar la posición y medidas originales de los espárragos y/o tornillos. Es optativa la utilización de junta en el armado de ambas partes.

3. CILINDRO: Original del motor o su reemplazo similar de venta comercial. Permitido su rectificando hasta un diámetro de 54,55mm como máximo, altura 69 mm $\pm 0,3$ mm. Prohibido el uso de camisa cromada. Obligatorio el uso de la junta de la base de cilindro, material y espesor libre.

4. TAPA DE CILINDRO: Original del motor o su reemplazo similar de venta comercial, sin ningún tipo de modificación. Obligatorio el uso de junta de tapa de cilindros, material y espesor libre. Prohibido el pulido, lijado, granallado o cualquier tipo de tratamiento que modifique la terminación superficial original, forma y medidas de los conductos, tanto de admisión como de escape, siendo la misma tal cual sale del proceso de fundición o mecanizado de fábrica.

Altura Total exterior: 91mm $\pm 0,2$ mm.

Se permite por estética el arenado exterior.

Casquillos: Admisión: 19,65mm Máximo. Escape 17,70mm Máximo.

Prohibido el agregado de material y pulido de ambos conductos.

Conductos: Entrada de Admisión: 24,50mm Máximo. Salida Escape: 24,50mm máximo.

La Tapa de cilindro deberá cubicar 10 cm cúbicos, como mínimo en el cielo, con válvulas y bujía como terminó la competencia. Este elemento se medirá con bureta por barrido con aceite hidráulico.

Permitido Retirar el Descompresor

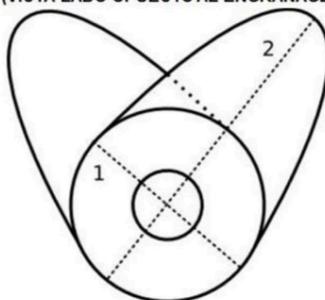
5. RELACION DE COMPRESION: Libre.

6. ARBOL DE LEVAS: Árbol de levas original del modelo. Cruce, alzada y punto original (tolerancia 1 diente para cada lado). No se permite el uso de dispositivos para cambio de punto en su masa. No se permite ejecutar correderas en el engranaje de mando o la maza.

El acople entre el engranaje y el árbol de levas deberá ser realizado con los 3 tornillos originales. Corona original. Al menos uno de los agujeros de anclaje deberá tener un diámetro máximo de 6mm. Comparado con plantilla para tal fin.

Alzada: deberá ser de 5.90 mm máximo sin tolerancia, medida al platillo de válvula sin luz de válvula con comparador centesimal. Árbol de levas respetando plano adjunto y comparado con plantilla para tal fin.

ARBOL DE LEVAS GUERRERO 110CC CENTRIFUGO
(VISTA LADO OPUESTO AL ENGRANAGE)



1. Círculo Base: $21\text{mm} \pm 0,1\text{mm}$.
2. Altura Camones: ADMISION $26,6\text{mm} \pm 0,1\text{mm}$. ESCAPE: $26,4\text{mm} \pm 0,1\text{mm}$.

7. GUIA DE VALVULAS: Originales en material, forma y dimensiones, o similares de venta comercial, respetando material, forma y dimensiones de la pieza original.

8. VÁLVULAS: Originales o similares de venta comercial, respetado solamente las dimensiones de vástago, plato y altura total, tanto para la admisión como para el escape. Se permite la rectificación del asiento de válvulas a 45° (cuarenta y cinco grados).

9. Holgura de válvulas: Libre.

10. Prohibido el uso de válvulas de titanio.

11. PLATILLO DE VALVULAS: Originales o similares en forma y dimensiones.

12. RESORTE DE VALVULAS: Dos (2) resortes por válvula, originales o similares, uno exterior y otro interior. (Precarga Libre)

Resorte Interior: diámetro de alambre $1.80\text{mm} \pm 0.1\text{mm}$. Cantidad de espiras: 8,5.

Resorte Exterior: diámetro de alambre $2.60\text{mm} \pm 0.1\text{mm}$. Cantidad de espiras 6,5.

13. BALANCINES: Originales o similares. Manteniendo ángulo y demás medidas originales.

14. CIGÜEÑAL: Original o similar, manteniendo su recorrido, masa y balanceo. Recorrido 49,5mm. Peso Cigüeñal punta larga: $2,017\text{kgs} \pm 50\text{gr}$.

15. BIELA: Provista para motores de gran serie, manteniendo su longitud entre centros y masa mínima. Prohibido cualquier trabajo adicional sobre la misma.

16. PISTON: Original del motor o provisto para motores de gran serie, manteniendo la forma, dimensiones y la cantidad de aros (tres). Prohibido cualquier trabajo adicional sobre el mismo. Prohibido cualquier tipo de mecanizado, salvo el frentado de su cabeza para llevarlo a la medida establecida. Desplazamiento $1\text{mm} \pm 0,2\text{mm}$

17. AROS: Cantidad tres (3), dos planos y uno de tipo aceitero con dos láminas. Todos los aros deben estar en correcto funcionamiento, manteniendo la presión original contra la camisa del cilindro, al finalizar la competencia.

18. BRIDAS INTERMEDIAS: De uso opcional. Éstas se ubican, una entre el carburador y el tubo de admisión (brida intermedia superior) y la otra entre el tubo de admisión y la tapa de cilindros (brida intermedia inferior), ambas deben ser instaladas con los anillos de goma originales o con una junta por lado de espesor máximo 1mm. En caso de utilizarlas, sus medidas y formas deben ser las indicadas los planos adjuntos, material libre.



19. CARBURADOR: Se acepta el original que trae el motor (chino) technology from japan. Original del motor o su recambio igual al original. Guillotina Ø15,0mm. Garganta de 13,1 mm máximo por 18,2mm máximo. Se prohíbe eliminar el cebador, o modificar las dimensiones de sus componentes. Difusor original y aguja original. Prohibido modificar las dimensiones, forma o terminación superficial de cualquiera de sus piezas. El diámetro de paso de combustible del surtidor principal y el surtidor lento son libres. Aguja: forma y posición ORIGINAL SIN SUPLEMENTOS, con la traba colocada en cualquiera de las 4 o 5 ranuras que posee.

No se contemplan desgastes de ningún tipo.

20. ELEMENTO FILTRANTE: Libre.

21. TUBO DE ADMISION: Original o similar provisto para motores de gran serie en material, forma, terminación superficial y dimensiones. Tanto el tubo de admisión como el carburador y la brida intermedia deben estar firmemente sujetos al finalizar la competencia impidiendo cualquier ingreso de aire que no sea por la boca del carburador.

22. RODAMIENTOS, JAULAS, RETENES, JUNTAS Y CADENAS: Originales o similares.

23. EMBRAGUE PRIMARIO: original. Cantidad de discos original.

Diámetro del alambre de los resortes: 1mm ± 0,1mm.

Diámetro Exterior del resorte: 5,80mm ± 0,2mm.

Cantidad de Espiras 15(quince). Alto: 27mm ± 1,5mm.

24. EMBRAGUE SECUNDARIO: Campana, patines y resortes originales. Prohibido cualquier tipo de modificación.

El sistema de rueda libre de la corona que engrana con la campana debe funcionar correctamente.

Resorte del Centrifugo: Diámetro del alambre 1,8mm ± 0,1mm.

25. SISTEMA DE ARRANQUE Y LLAVE DE CORTE: Diseño Libre, de uso y funcionamiento obligatorio.

Permitido la extracción de la palanca para patada, conservando el mecanismo interno del motor en estado original.

26. ALTERNADOR: De uso y funcionamiento opcional, prohibido retirarlo.

27. ENCENDIDO: Sistema original del modelo de motor, punto original con chaveta.

Componentes del sistema de encendido original, o similares de venta comercial. Cables y conectores libres. Se permite quitar el tapón central y superior de la tapa del encendido con el fin de refrigerarlo.

BUJIA: Tipo original o de reemplazo similar a la original. Grado térmico libre. No se permiten bujías de Competición.

28. COMBUSTIBLE: De uso comercial, distribuido por estaciones de servicios autorizadas. Sin agregado de aditivos. Se medirá con un depósito provisto por el KZA el resultado de la medición es inapelable.

29. Caño de escape: Libre en su dimensión y diseño. Su tamaño, estará limitado por los límites del karting.

30. NÚMEROS ESCUELA: Serán designados por la Comisión Directiva por el tiempo de duración del Campeonato. El karting deberá tener 4 (cuatro) números, distribuidos de la siguiente manera: en la defensa trasera, y babero delantero de tamaño 20cm x 20 cm (veinte

centímetros por veinte) y en ambos pontones laterales de 15 cm x 15 cm (quince centímetros por quince). Deberá ser de fondo rosado con la numeración en color negra.



31. EDAD PERMITIDA: Desde los 5 años cumplidos hasta 11 años, tomados a la primera carrera del año del piloto a ranquearse y que habilita correr todo el presente campeonato.

32. LLANTAS: Libres, prohibido anti-deriva. Juego Delantero: Ancho Máximo 5" (cinco pulgadas) Juego Trasero: Ancho Máximo 8" (8 pulgadas).

33. PRECINTOS: Se deberá tener agujereado el tornillo de la tapa de leva y la tapa de leva de manera tal que se pueda precintar ambos con un solo precinto. Aclaración, también se va a precintar carburador (sin necesidad de contar con orificio para el precintado). **Toda violación al precinto implica exclusión.**

34. CAMBIO DE MOTOR: Por rotura del mismo o sus componentes, podrán ser reemplazados por partes o en su totalidad, debiendo de informar previamente al Comisario Técnico, este decidirá y autorizará la acción que crea conveniente. Las partes usadas deberán ser depositadas en parque cerrado para un posterior control. **Todo piloto que cambie el motor y o elementos que conlleven al corte de precinto, deberá largar en la última fila, tanto de clasificación a serie, como de serie a final.**

35. GENERALIDADES: La interpretación del presente reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir, que solo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están permitidas únicamente para las piezas liberadas, por lo tanto, todo lo no mencionado deberá permanecer original de la marca y modelo o similar.

36. Neumáticos: Tipo slicks, marca "PRONEC" o "IBF" Sello libre. Se pueden utilizar 2 juegos completos de cubiertas sellados durante las 9 fechas del campeonato del año 2024. Se permitirá incluir en el pasaporte dos ruedas de auxilio, una delantera y una trasera. Si un piloto llega a verificación técnica (clasificación, serie o final) con un neumático de numeración NO correspondida, automáticamente se registrará en el pasaporte y quedará excluido parcialmente de la prueba que acaba de terminar.

El piloto, en la fecha que este disputando deberá usar las mismas cubiertas tanto en clasificación, serie y final.

ACLARACIÓN: En caso de rotura de alguno de los neumáticos, antes del periodo de reemplazo de las mismas, se deberá mostrar dicho neumático al comisario técnico para que este, autorice su recambio.

Toda modificación que no está expresamente autorizada queda terminantemente prohibida.

PESAJE CATEGORÍA 110cc 4T Escuela 120 kg como mínimo.



150 4T VARILLEROS JUNIOR

1. TIPO DE MOTOR: Multimarca 150 cc, Cuatro Tiempos, “VARILLEROS”. Importante: MOTORES DE ORIGEN CHINOS. (NO JAPON, HONDA, SUZUKI, YAMAHA, KAWASAKI). Únicamente refrigerado por aire, caja de 5 (cinco) velocidades con embrague mecánico y manual a cable. Sin balanceador. Prohibido los motores que traen originalmente balanceador.

2. BLOCK / CÁRTER: Original del motor, formas y dimensiones externas e internas originales. No se puede alterar la posición y medidas originales de los espárragos y/o tornillos. Es optativa la utilización de junta en el armado de ambas partes. Se debe mantener las medidas originales de los rodamientos.

3. CILINDRO: Original del motor o su reemplazo del mercado de reposición. Similar al original únicamente. Se permite el cepillado de sus caras, altura mínima 68,10 mm, sin tolerancia (ver ANEXO). Prohibido el uso de camisas cromadas. La junta de la base del cilindro es OBLIGATORIA y es libre en espesor y material, pero debe estar colocada. Cilindrada máxima 161cc.

3.1 BALANCINES DE LEVA: Únicamente se permitirán balancines de leva iguales en forma y medidas a los de la imagen adjunta. Manteniendo su ángulo, radio, material magnético y demás medidas originales. Prohibido balancín a rodillo. Ver ANEXO.

4. TAPA DE CILINDRO: Se permite el intercambio de marcas, siempre y cuando sea SIMILAR a la original únicamente. Conductos de admisión y escape libre, se permite mecanizar las guías de válvulas. Altura tapa de cilindro 81,50 mm mínimo sin tolerancia. (Se permite el cepillado de la misma).

4.1. JUNTA DE TAPA DE CILINDRO: Obligatorio, material y espesor libre.

4.2. CASQUILLOS: Se permite la reparación y encasquillado. Material: Fundición o Acero, prohibido el uso de bronce y cobre. Medida máxima en la parte inferior interior del casquillo de escape 21,00 mm, medida máxima en la parte inferior interior del casquillo de admisión 25,50 mm. Altura máxima del casquillo 8,70 mm. Ángulos libres. Respetar las medidas sin tolerancia. Ver ANEXO.

4.3 GUÍAS DE VÁLVULAS: libre en marca, material acero, no de bronce.

4.4 VÁLVULAS: Libre, se permite el uso de competición respetando las medidas y formas de las originales. “Especificaciones: Marca 3B, MPI o Biancospino”. indicaciones: Vástago recto: 5,5 mm de diámetro. Cabeza admisión: 30,00 mm +/- 0,1 mm de tolerancia, Cabeza escape: 25,00 mm +/- 0,1 mm de tolerancia, Angulo del asiento libre. Ver ANEXO.

4.5 PLATILLOS DE VÁLVULAS: Original o de mercado de reposición, Similares a los originales únicamente, respetando sus medidas originales.

4.6 RESORTES DE VÁLVULAS: Originales del mercado de reposición, no MPI. Debe tener 2 por válvulas. Exterior 7,5 espiras, interior 8 espiras, con sus respectivas arandelas, cantidad libre.

4.7 VARILLAS DE VÁLVULAS: Libres, de mercado de reposición, largo 141,20 mm +/- 0,30 mm de tolerancia. Se permite varilla entera tipo CG. Prohibido el uso de titanio.

4.8 BALANCINES DE VÁLVULAS: Originales del motor o de mercado de reposición Similares a



los originales únicamente. De uso comercial. Prohibido su modificación.

Está Prohibido cepillar la base de la balancinera.

4.9 RELACIÓN DE COMPRESIÓN: Libre.

5. ÁRBOL DE LEVAS: ORIGINAL del modelo. Mono leva, sin modificar, sin desplazamiento de la chaveta, No se permite corrector de árbol de levas. Puesta a punto original con chaveta, respetando las marcas del engranaje del árbol de levas. La marca o punto del engranaje del cigüeñal debe estar dentro del espesor de la chaveta. El mismo contara con un perno pivót que en el mismo llevara sobre la base 1 (una) arandela acerada de 1mm, tolerancia +/- 0,5 mm. Medida de alzada máxima de admisión y escape 7,10 mm, SIN LUZ, MEDIDA EN EL PLATILLO DE LA VALVULA. Ver ANEXO.

6. CIGÜEÑAL: Original o Similar al original únicamente. Carrera 49,5 mm o 50,00 mm. Prohibido su mecanizado, rebajado o balanceado. Prohibido muñón desplazado.

7. BIELA: Original o Similar a la original únicamente. Prohibió su pulido, alivianado o mecanizado. Manteniendo su longitud original entre centros. Opcional: bielas japonesas.

8. PISTÓN: Original o Similar al original únicamente en tipo y forma. Posición Original. Prohibido cualquier clase de relleno, mecanizado o alivianado. Se permite únicamente pistón de Origen Chino, NO Japón, NO nacional y NO de competición.

8.1 PERNO DE PISTÓN: ORIGINAL o Similar al original únicamente. Prohibido su desplazamiento. Diámetro 15,00 mm.

8.2. AROS: ORIGINAL o Similar al original únicamente. Cantidad 3 (tres) aros. Todos los aros deben estar en funcionamiento (Activos). Medida mínima del espesor de los aros de compresión 1,2mm. El tercer aro debe tener 3 piezas que conforman un solo aro. Se permite el uso de aros de cualquier marca y procedencia.

9. CARBURADOR: De mercado de reposición, no Japón, TECHNOLOGY FROM JAPAN.

Se permite PZ27 y PZ30. Manteniendo su forma y medidas originales en su interior y exterior, cortina original redonda con o sin bomba de pique. Prohibido el mecanizado o pulido del mismo. Prohibido uso de carburador JAPONES. Ver ANEXO.

9.1 DIFUSOR: Original, sin alteraciones

9.2 AGUJA: Libre. Libre posición en guillotina.

9.3 CHICLERES: Libre

9.4 CEBADOR: Se permite retirar y tapar los orificios de su eje.

9.5 BRIDA: Se utilizará una baquelita de reposición comercial de motores 110cc que tiene 20mm de diámetro interior y 5mm de espesor, ambas medidas +/- 0,5 mm de tolerancia, con terminaciones de fábrica, prohibiendo su alteración, pulido y/o rectificado de cantos interiores. Va colocada entre el carburador y el tubo de admisión.

10. FILTRO DE AIRE: Libre.

11. TUBO DE ADMISIÓN: de Aluminio o de Goma con aluminio, recto o curvo, con espárragos. Para motores de 150cc o 200cc. Se permite el mecanizado de su interior. Prohibido de fabricación casera.

12. Caño de escape: Libre en su dimensión y diseño. Su tamaño, estará limitado por los límites del karting.

13. EMBRAGUE: Original y/o de mercado de reposición con canasta de 4 a 6 discos y de 4 o 6 resortes, prohibida su modificación.

13.1 RESORTES DE EMBRAGUE: Libre.

14. VOLANTE Y ENCENDIDO: Volante original manteniendo sus medidas y peso original (Peso mínimo 1.450 kg.) prohibido su mecanizado, debe estar en su posición original en el cigüeñal con chaveta original.

14.1 Estator: Original con las 8 bobinas originales sin alteraciones.

14.2 Captor: Original o de mercado de reposición, debe estar en su fijación y posición original.

14.3 ALTERNADOR: De uso OPCIONAL.

15. CDI: ORIGINAL o Similar al original únicamente. De procedencia China o nacional, alimentado a magneto. NO se permiten CDI de confección artesanal ni de la línea Racing o Competición. Con ficha plástica, blanca, de 6 patas planas. Se adjunta plano de conexionado.

16. BOBINA DE ALTA: Original o de reposición de mercado. Prohibido uso de competición.

17. BUJÍA: Medida de rosca original, grado térmico libre. No se permite de competición.

18. Caja de cambios: Todos los engranajes deben ser originales o de mercado de reposición, respetando su relación original en cantidad de dientes, prohibido su rebaje tanto de diámetro como su espesor.

Transmisión primaria: los engranajes deberán ser originales manteniendo el número de dientes, diámetro externo y ancho originales: 73-18.

Relaciones de Caja: 1°) 36/13 - 2°) 32/17 - 3°) 28-29/20 - 4°) 26/23 - 5°) 24/25.

19. SISTEMA DE ARRANQUE: De uso OBLIGATORIO con todos sus componentes originales, prohibido el mecanizado de engranajes, se permite arranque directo (sin chanchita). De funcionamiento OPCIONAL. Se permite eliminar eje y engranaje de patada.

20. COMBUSTIBLE: De uso comercial, distribuido por estaciones de servicios autorizadas. Sin agregado de aditivos. Se medirá con un depósito provisto por el KZA el resultado de la medición es inapelable.

21. NÚMEROS VARILLERO JUNIOR: Serán designados por la Comisión Directiva por el tiempo de duración del Campeonato. El karting deberá tener 4 (cuatro) números, distribuidos de la siguiente manera: en la defensa trasera, y babero delantero de tamaño 20cm x 20 cm (veinte centímetros por veinte) y en ambos pontones laterales de 15 cm x 15 cm (quince centímetros por quince). Deberá ser de fondo VERDE MUSGO con la numeración en color negra.



22. EDAD PERMITIDA: hasta 16 años, tomados a la primera carrera del año del piloto a ranquearse y que habilita correr todo el presente campeonato.

23. CAMBIO DE MOTOR: Por rotura del mismo o sus componentes, podrán ser reemplazados por partes o en su totalidad, debiendo de informar previamente al Comisario Técnico, este decidirá y autorizará la acción que crea conveniente. Las partes usadas deberán ser



REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO
UNIFICADO 2024
Karting Zonal de Asfalto
FAPCDMS



depositadas en parque cerrado para un posterior control. Todo piloto que cambie el motor y o elementos que conlleven al corte de precinto, deberá largar en la última fila, tanto de clasificación a serie, como de serie a final.

24. PRECINTOS: Se deberá tener agujereado el tornillo de la tapa de cilindro y un tornillo o lugar de la tapa de encendido de manera tal que se pueda precintar ambos con un solo precinto. Aclaración, también se va a precintar carburador (sin necesidad de contar con orificio para el precintado). Toda violación al precinto implica exclusión.

25. GENERALIDADES: La interpretación del presente reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir, que solo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están permitidas únicamente para las piezas liberadas, por lo tanto, todo lo no mencionado deberá permanecer original de la marca y modelo o similar.

26. Neumáticos: Tipo slicks, marca "PRONEC" o "IBF" Sello libre. Se pueden utilizar 2 juegos completos de cubiertas sellados durante las 9 fechas del campeonato del año 2024. Se permitirá incluir en el pasaporte dos ruedas de auxilio, una delantera y una trasera. Si un piloto llega a verificación técnica (clasificación, serie o final) con un neumático de numeración NO correspondida, automáticamente se registrará en el pasaporte y quedará excluido parcialmente de la prueba que acaba de terminar.

El piloto, en la fecha que este disputando deberá usar las mismas cubiertas tanto en clasificación, serie y final.

ACLARACIÓN: En caso de rotura de alguno de los neumáticos, antes del periodo de reemplazo de las mismas, se deberá mostrar dicho neumático al comisario técnico para que este, autorice su recambio.

Toda modificación que no está expresamente autorizada queda terminantemente prohibida.

PESAJE CATEGORÍA 150cc 4T VARILLEROS JUNIOR mínimo 145 KG.



150 4T VARILLEROS LIVIANOS Y PESADOS

1. TIPO DE MOTOR: Multimarca 150 cc, Cuatro Tiempos, "VARILLEROS". Importante: MOTORES DE ORIGEN CHINOS. (NO JAPON, HONDA, SUZUKI, YAMAHA, KAWASAKI). Únicamente refrigerado por aire, caja de 5 (cinco) velocidades con embrague mecánico y manual a cable. Sin balanceador. Prohibido los motores que traen originalmente balanceador.

2. BLOCK / CÁRTER: Original del motor, formas y dimensiones externas e internas originales. No se puede alterar la posición y medidas originales de los espárragos y/o tornillos. Es optativa la utilización de junta en el armado de ambas partes. Se debe mantener las medidas originales de los rodamientos.

3. CILINDRO: Original del motor o su reemplazo del mercado de reposición. Similar al original únicamente. Se permite el cepillado de sus caras, altura mínima 68,10 mm, sin tolerancia (ver ANEXO). Prohibido el uso de camisas cromadas. La junta de la base del cilindro es OBLIGATORIA y es libre en espesor y material, pero debe estar colocada. Cilindrada máxima 161cc.

3.1 BALANCINES DE LEVA: Únicamente se permitirán balancines de leva iguales en forma y medidas a los de la imagen adjunta. Manteniendo su ángulo, radio, material magnético y demás medidas originales. Prohibido balancín a rodillo. Ver ANEXO.

4. TAPA DE CILINDRO: Se permite el intercambio de marcas, siempre y cuando sea SIMILAR a la original únicamente. Conductos de admisión y escape libre, se permite mecanizar las guías de válvulas. Altura tapa de cilindro 81,50 mm mínimo sin tolerancia. (Se permite el cepillado de la misma).

4.1. JUNTA DE TAPA DE CILINDRO: Obligatorio, material y espesor libre.

4.2. CASQUILLOS: Se permite la reparación y encasquillado. Material: Fundición o Acero, prohibido el uso de bronce y cobre. Medida máxima en la parte inferior interior del casquillo de escape 21,00 mm, medida máxima en la parte inferior interior del casquillo de admisión 25,50 mm. Altura máxima del casquillo 8,70 mm. Ángulos libres. Respetar las medidas sin tolerancia. Ver ANEXO.

4.3 GUÍAS DE VÁLVULAS: libre en marca, material acero, no de bronce.

4.4 VÁLVULAS: Libre, se permite el uso de competición respetando las medidas y formas de las originales. "Especificaciones: Marca 3B, MPI o Biancospino". indicaciones: Vástago recto: 5,5 mm de diámetro. Cabeza admisión: 30,00 mm +/- 0,1 mm de tolerancia, Cabeza escape: 25,00 mm +/- 0,1 mm de tolerancia, Angulo del asiento libre. Ver ANEXO.

4.5 PLATILLOS DE VÁLVULAS: Original o de mercado de reposición, Similares a los originales únicamente, respetando sus medidas originales.

4.6 RESORTES DE VÁLVULAS: Originales del mercado de reposición, no MPI. Debe tener 2 por válvulas. Exterior 7,5 espiras, interior 8 espiras, con sus respectivas arandelas, cantidad libre.

4.7 VARILLAS DE VÁLVULAS: Libres, de mercado de reposición, largo 141,20 mm +/- 0,30 mm de tolerancia. Se permite varilla entera tipo CG. Prohibido el uso de titanio.



4.8 BALANCINES DE VÁLVULAS: Originales del motor o de mercado de reposición Similares a los originales únicamente. De uso comercial. Prohibido su modificación.

Está Prohibido cepillar la base de la balancinera.

4.9 RELACIÓN DE COMPRESIÓN: Libre.

5. ÁRBOL DE LEVAS: ORIGINAL del modelo. Mono leva, sin modificar, sin desplazamiento de la chaveta, No se permite corrector de árbol de levas. Puesta a punto original con chaveta, respetando las marcas del engranaje del árbol de levas. La marca o punto del engranaje del cigüeñal debe estar dentro del espesor de la chaveta. El mismo contara con un perno pivot que en el mismo llevara sobre la base 1 (una) arandela acerada de 1mm, tolerancia +/- 0,5 mm. Medida de alzada máxima de admisión y escape 7,10 mm, SIN LUZ, MEDIDA EN EL PLATILLO DE LA VALVULA. Ver ANEXO.

6. CIGÜEÑAL: Original o Similar al original únicamente. Carrera 49,5 mm o 50,00 mm.

Prohibido su mecanizado, rebajado o balanceado. Prohibido muñón desplazado.

7. BIELA: Original o Similar a la original únicamente. Prohibió su pulido, alivianado o mecanizado. Manteniendo su longitud original entre centros. Opcional: bielas japonesas.

8. PISTÓN: Original o Similar al original únicamente en tipo y forma. Posición Original. Prohibido cualquier clase de rellenado, mecanizado o alivianado. Se permite únicamente pistón de Origen Chino, NO Japón, NO nacional y NO de competición.

8.1 PERNO DE PISTÓN: ORIGINAL o Similar al original únicamente. Prohibido su desplazamiento. Diámetro 15,00 mm.

8.2. AROS: ORIGINAL o Similar al original únicamente. Cantidad 3 (tres) aros. Todos los aros deben estar en funcionamiento (Activos). Medida mínima del espesor de los aros de compresión 1,2mm. El tercer aro debe tener 3 piezas que conforman un solo aro. Se permite el uso de aros de cualquier marca y procedencia.

9. CARBURADOR: De mercado de reposición, no Japón, TECHNOLOGY FROM JAPAN. Se permite PZ27 y PZ30. Manteniendo su forma y medidas originales en su interior y exterior, cortina original redonda con o sin bomba de pique. Prohibido el mecanizado o pulido del mismo. Prohibido uso de carburador JAPONES. Ver ANEXO.

9.1 DIFUSOR: Original, sin alteraciones

9.2 AGUJA: Libre. Libre posición en guillotina.

9.3 CHICLERES: Libre

9.4 CEBADOR: Se permite retirar y tapar los orificios de su eje.

10. FILTRO DE AIRE: Libre.

11. TUBO DE ADMISIÓN: de Aluminio o de Goma con aluminio, recto o curvo, con espárragos de reposición. Para motores de 150cc o 200cc.

12. Caño de escape: Libre en su dimensión y diseño. Su tamaño, estará limitado por los límites del karting.

13. EMBRAGUE: Original y/o de mercado de reposición con canasta de 4 a 6 discos y de 4 o 6 resortes, prohibida su modificación.

13.1 RESORTES DE EMBRAGUE: Libre.

14. VOLANTE Y ENCENDIDO: Volante original manteniendo sus medidas y peso original (Peso mínimo 1.450 kg.) prohibido su mecanizado, debe estar en su posición original en el cigüeñal con chaveta original.



14.1 Estator: Original con las 8 bobinas originales sin alteraciones.

14.2 Captor: Original o de mercado de reposición, debe estar en su fijación y posición original.

14.3 ALTERNADOR: De uso OPCIONAL.

15. CDI: ORIGINAL o Similar al original únicamente. De procedencia China o nacional, alimentado a magneto. NO se permiten CDI de confección artesanal ni de la línea Racing o Competición. Con ficha plástica, blanca, de 6 patas planas. Se adjunta plano de conexionado.

16. BOBINA DE ALTA: Original o de reposición de mercado. Prohibido uso de competición.

17. BUJÍA: Medida de rosca original, grado térmico libre. No se permite de competición.

18. Caja de cambios: Todos los engranajes deben ser originales o de mercado de reposición, respetando su relación original en cantidad de dientes, prohibido su rebaje tanto de diámetro como su espesor.

Transmisión primaria: los engranajes deberán ser originales manteniendo el número de dientes, diámetro externo y ancho originales: 73-18.

Relaciones de Caja: 1°) 36/13 - 2°) 32/17 - 3°) 28-29/20 - 4°) 26/23 - 5°) 24/25.

19. SISTEMA DE ARRANQUE: De uso OBLIGATORIO con todos sus componentes originales, prohibido el mecanizado de engranajes, se permite arranque directo (sin chanchita). De funcionamiento OPCIONAL. Se permite eliminar eje y engranaje de patada.

20. COMBUSTIBLE: De uso comercial, distribuido por estaciones de servicios autorizadas. Sin agregado de aditivos. Se medirá con un depósito provisto por el KZA el resultado de la medición es inapelable.

21. NÚMEROS VARILLERO LIVIANO: Serán designados por la Comisión Directiva por el tiempo de duración del Campeonato. El karting deberá tener 4 (cuatro) números, distribuidos de la siguiente manera: en la defensa trasera, y babero delantero de tamaño 20cm x 20 cm (veinte centímetros por veinte) y en ambos pontones laterales de 15 cm x 15 cm (quince centímetros por quince). Deberá ser de fondo azul con la numeración en color negra.

12

22. NÚMEROS VARILLERO PESADO: Serán designados por la Comisión Directiva por el tiempo de duración del Campeonato. El karting deberá tener 4 (cuatro) números, distribuidos de la siguiente manera: en la defensa trasera, y babero delantero de tamaño 20cm x 20 cm (veinte centímetros por veinte) y en ambos pontones laterales de 15 cm x 15 cm (quince centímetros por quince). Deberá ser de fondo amarillo con la numeración en color negra.

12

23. CAMBIO DE MOTOR: Por rotura del mismo o sus componentes, podrán ser reemplazados por partes o en su totalidad, debiendo de informar previamente al Comisario Técnico, este decidirá y autorizará la acción que crea conveniente. Las partes usadas deberán ser depositadas en parque cerrado para un posterior control. Todo piloto que cambie el motor y o elementos que conlleven al corte de precinto, deberá largar en la última fila, tanto de clasificación a serie, como de serie a final.

24. PRECINTOS: Se deberá tener agujereado el tornillo de la tapa de cilindro y un tornillo o lugar de la tapa de encendido de manera tal que se pueda precintar ambos con un solo precinto. Aclaración, también se va a precintar carburador (sin necesidad de contar con orificio para el precintado). Toda violación al precinto implica exclusión.

25. GENERALIDADES: La interpretación del presente reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir, que solo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están permitidas únicamente para las piezas liberadas, por lo tanto, todo lo no mencionado deberá permanecer original de la marca y modelo o similar.

26. Neumáticos: Tipo slicks, marca "PRONEC" o "IBF" Sello libre. Se pueden utilizar 2 juegos completos de cubiertas sellados durante las 9 fechas del campeonato del año 2024. Se permitirá incluir en el pasaporte dos ruedas de auxilio, una delantera y una trasera. Si un piloto llega a verificación técnica (clasificación, serie o final) con un neumático de numeración NO correspondida, automáticamente se registrará en el pasaporte y quedará excluido parcialmente de la prueba que acaba de terminar.

El piloto, en la fecha que este disputando deberá usar las mismas cubiertas tanto en clasificación, serie y final.

ACLARACION: En caso de rotura de alguno de los neumáticos, antes del periodo de reemplazo de las mismas, se deberá mostrar dicho neumático al comisario técnico para que este, autorice su recambio.

Toda modificación que no está expresamente autorizada queda terminantemente prohibida.

PESAJE CATEGORÍA 150cc 4T VARILLEROS LIVIANOS mínimo 165 KG.

PESAJE CATEGORÍA 150cc 4T VARILLEROS PESADOS mínimo 180 KG.

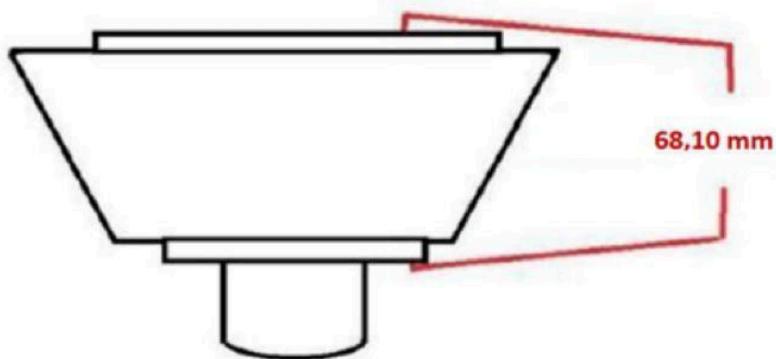
Anexos 150 Varilleros:
ART. N°2. BLOCK / CÁRTER:



ART N° 3. CILINDRO:
FOTO REAL: Cilindro 150 Varillero



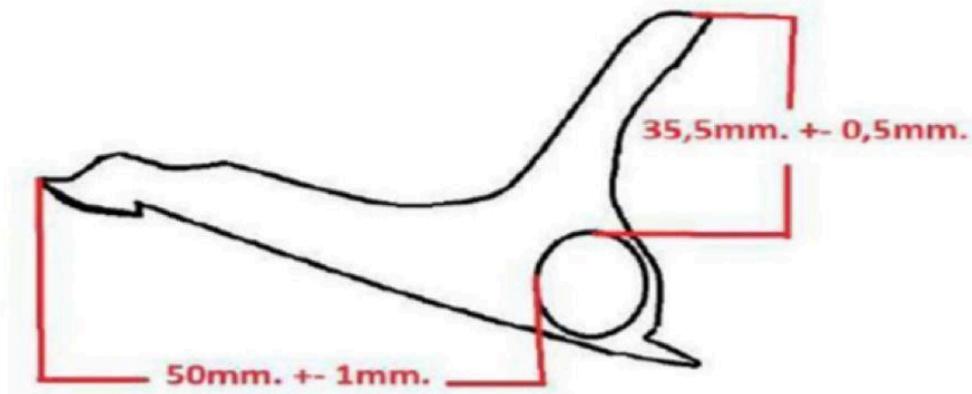
FOTO ILUSTRATIVA: Especificación de medida de cilindro.



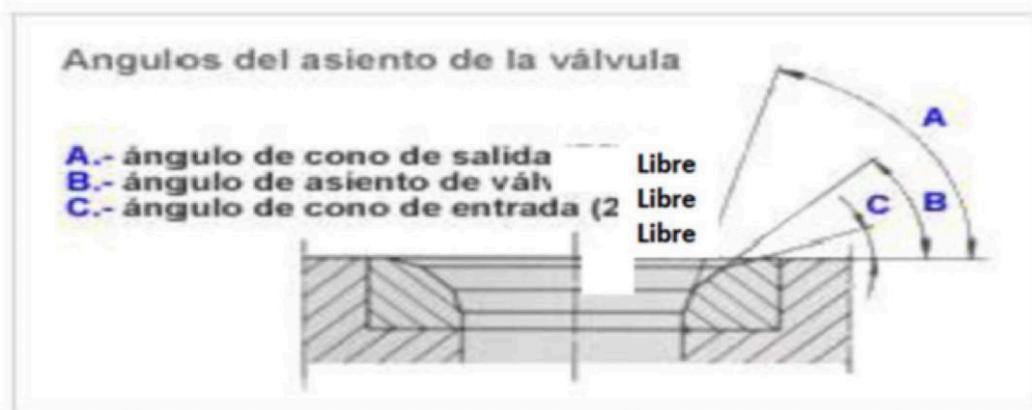
ART N° 3.1 BALANCINES DE LEVA:
FOTO REAL: Balancín ORIGINAL motor 150 Varillero.



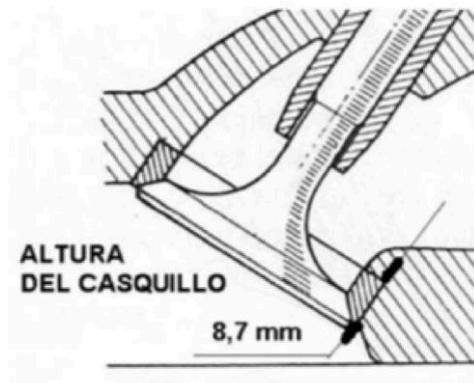
FOTO ILUSTRATIVA: Medidas del Balancín



ART N° 4.2. CASQUILLOS:



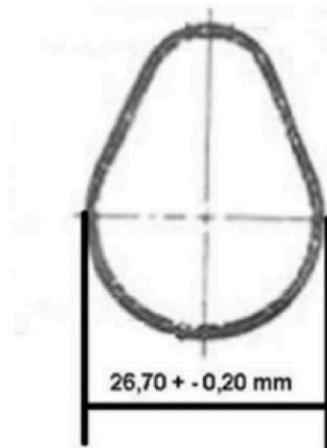
** 25,50 mm en Admisión
** 21,00 mm en Escape



ART N° 4.4 VÁLVULAS:



ART N°5. ÁRBOL DE LEVAS:



**ART N°9. CARBURADOR:
FOTO REAL: Carburador PZ27**



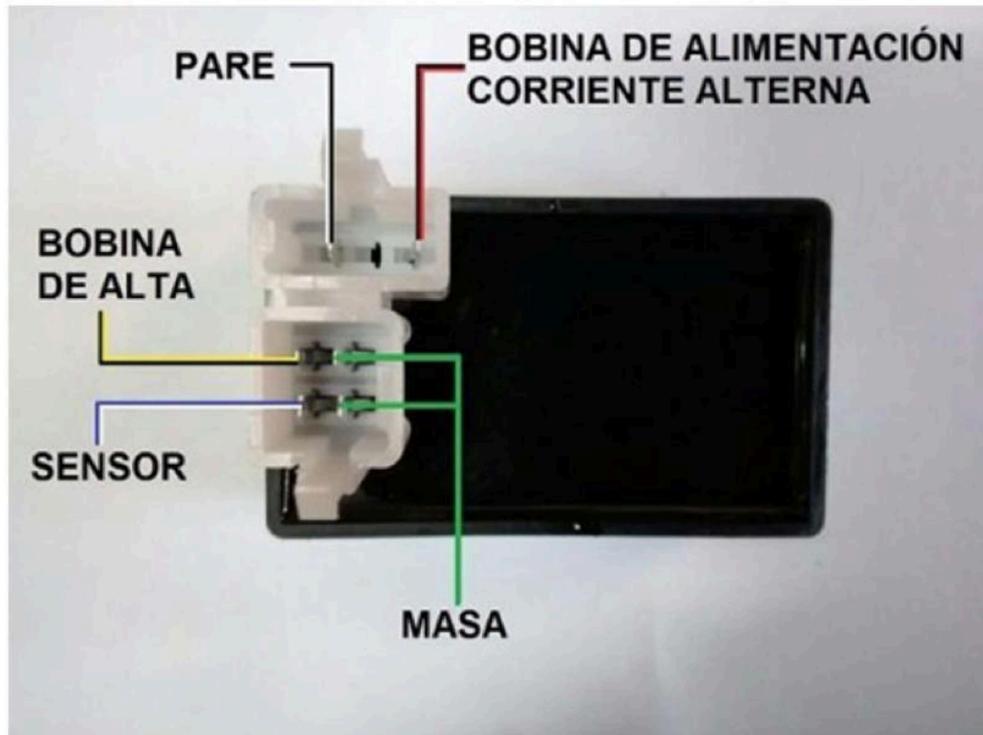
y PZ30 con sus medidas.



ART N° 11. TUBO DE ADMISIÓN:



ART N° 15. CDI:





150 4T MASTER Y SENIOR

- 1. Tipo de Motor:** Multimarca mono cilíndrico varillero o cadenero que deberá ser de 150CC 4 tiempos, refrigerado por aire, caja de cinco velocidades con embrague manual.
- 2. Cáster:** original del motor, formas y dimensiones externas e internas originales. No se puede alterar la posición y medidas originales de los espárragos y/o tornillos. Es optativa la utilización de junta en el armado de ambas partes.
- 3. Cilindro:** Original del motor o su reemplazo similar de venta comercial. Permitido su rectificación. Prohibido el uso de camisa cromada. Cilindrada máxima en cubicación 161cc.
- 4. Tapa de cilindro:** Original del motor o de mercado de reposición. Preparación libre sin aporte de material exterior. Máximo permitido 1 válvula de escape, 1 válvula de admisión y 1 sola bujía.
 - 4.1. Árbol de levas:** Libre.
 - 4.2. Guías de válvulas:** Libre.
 - 4.3. Válvulas Libre, prohibido de Titanio**
 - *Admisión: 31,50mm \pm 0,20mm (diámetro máximo).
 - *Escape: 27,00mm \pm 0,20mm (diámetro máximo).
 - *Holgura de válvulas: Libre.
- 5. Cigüeñal:** Libre.
 - 5.1 Balanceador:** Uso Optativo
- 6. Biela:** Original o similar provista para motores de gran serie, manteniendo su longitud entre centros y masa. Opcional: bielas japonesas. 10. Pistón: Libre.
- 7. Aros:** Originales del motor o similares. Cantidad original. Todos los aros deben estar en correcto funcionamiento.
- 8. Carburador:** Único, estándar Interior, de fabricación china o japonesa, ej: PZ27-PZ30 con Guillotina Redonda. Cortina ORIGINAL y CILINDRICA. Prohibido su MECANIZADO o cualquier modificación en la misma. Prohibido agregado o extracción de material. Diámetro máx. guillotina 24mm.
 - 8.1. Difusor, chicleros y aguja libre.**
 - 8.2. Cebador:** de uso opcional, se obliga a tapar orificios del eje en caso de retirar los elementos de cebador.
- 9. Filtro de aire:** Será libre su filtro (ej. Goma Espuma) y acople al carburador.
- 10. Tubo de admisión:** Original del motor o de reposición original de fábrica o de fabricación casera (respetando el largo y diámetro exterior del modelo original). Se permite el mecanizado interior.
- 11. Caño de escape:** Libre en su dimensión y diseño. Su tamaño, estará limitado por los límites del karting.
- 12. Embrague:** Libre.
- 13. Encendido:** Libre, pero la tapa del encendido debe estar con sus correspondientes guías. No se Permite Rotor Interno.
 - 13.1. CDI:** Libre.

14. Bujía: Libre, manteniendo la rosca y su diámetro original.

15. Combustible: De uso comercial, distribuido por estaciones de servicios autorizadas.

Sin agregado de aditivos. Se medirá con un depósito provisto por el KZA. El resultado de la medición es inapelable.

16. NÚMEROS MASTER: Serán designados por la Comisión Directiva por el tiempo de duración del Campeonato. El karting deberá tener 4 (cuatro) números, distribuidos de la siguiente manera: en la defensa trasera, y babero delantero de tamaño 20cm x 20 cm (veinte centímetros por veinte) y en ambos pontones laterales de 15 cm x 15 cm (quince centímetros por quince). Deberá ser de fondo verde con la numeración en color negra.



17. NÚMEROS SENIOR: Serán designados por la Comisión Directiva por el tiempo de duración del Campeonato. El karting deberá tener 4 (cuatro) números, distribuidos de la siguiente manera: en la defensa trasera, y babero delantero de tamaño 20cm x 20 cm (veinte centímetros por veinte) y en ambos pontones laterales de 15 cm x 15 cm (quince centímetros por quince). Deberá ser de fondo roja con la numeración en color negra.



18. PRECINTOS: Se deberá tener agujereado el tornillo de la tapa de cilindro o el ala de la tapa de cilindro y un tornillo o lugar de la tapa de encendido de manera tal que se pueda precintar ambos con un solo precinto. Aclaración, también se va a precintar carburador (sin necesidad de contar con orificio para el precintado). Toda violación al precinto implica exclusión.

19. CAMBIO DE MOTOR: Por rotura del mismo o sus componentes, podrán ser reemplazados por partes o en su totalidad, debiendo de informar previamente al Comisario Técnico, este decidirá y autorizará la acción que crea conveniente. Las partes usadas deberán ser depositadas en parque cerrado para un posterior control. Todo piloto que cambie el motor y o elementos que conlleven al corte de precinto, deberá largar en la última fila, tanto de clasificación a serie, como de serie a final.

20. GENERALIDADES: La interpretación del presente reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir, que solo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están permitidas únicamente para las piezas



REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO
UNIFICADO 2024
Karting Zonal de Asfalto
FAPCDMS



liberadas, por lo tanto, todo lo no mencionado deberá permanecer original de la marca y modelo o similar.

21. Neumáticos: Tipo slicks, marca "PRONEC" o "IBF" Sello libre. Se pueden utilizar 2 juegos completos de cubiertas sellados durante las 9 fechas del campeonato del año 2024. Se permitirá incluir en el pasaporte dos ruedas de auxilio, una delantera y una trasera. Si un piloto llega a verificación técnica (clasificación, serie o final) con un neumático de numeración NO correspondida, automáticamente se registrará en el pasaporte y quedará excluido parcialmente de la prueba que acaba de terminar.

El piloto, en la fecha que este disputando deberá usar las mismas cubiertas tanto en clasificación, serie y final.

ACLARACIÓN: En caso de rotura de alguno de los neumáticos, antes del periodo de reemplazo de las mismas, se deberá mostrar dicho neumático al comisario técnico para que este, autorice su recambio.

Toda modificación que no está expresamente autorizada queda terminantemente prohibida.

PESAJE CATEGORÍA 150cc 4T MASTER 200 KG COMO MÍNIMO.

PESAJE CATEGORÍA 150cc 4T SENIOR 175 KG COMO MÍNIMO.





150 4T VARILLEROS STANDARD

1. Tipo de Motor: 150cc. 4 tiempos varilleros, únicamente refrigerado por aire, caja de 5 (cinco) velocidades con embrague manual, multimarca de origen chino.

2. Cáster: Original del motor con formas y dimensiones externas e internas originales, no se puede alterar las posiciones y medidas originales de los espárragos y/o tornillos. Se debe mantener las medidas originales de los rodamientos.

3. Cilindro: Original del motor o su reemplazo del mercado de reposición, manteniendo su medida de alto original prohibido el rebajado o cepillado del mismo, diámetro original 62 mm se puede rectificar hasta un máximo de + 1,50 mm. Prohibido el uso de camisas cromadas y deberá obligatoriamente poseer junta en la base de espesor mínimo 0,40 mm y material libre. La altura mínima del cilindro será 68,60 mm y máxima 69,10 mm +/- 0,10 mm, sin tolerancia. La altura del Perno del Balancín a la base del mismo será 17,5 mm +/- 0,2 mm.

4. Tapas de cilindros: Original del motor en su forma y sus dimensiones, se prohíbe el mecanizado, pulido o granallado que modifique la terminación original, debe estar con la rugosidad de fábrica. Conducto de admisión y escapes totalmente originales. Junta de tapas y cilindros, espesor y material libre. Altura mínima 81,50 mm. El apoyo de la balancinera debe mantener la planicie del plano superior de la tapa. Diámetro de conductos, lado colector y a partir de los 6mm hacia adentro: Adm. 29,50mm + 0,20mm.

Escp. 28,70mm + 0,20mm. Diámetro máximo de casquillos: Adm. 25,20 mm + 0,10 mm.

Escp. 20,70 mm + 0,10 mm. Prohibido tocar conducto por debajo de los casquillos. Balancinera original fundición o chapa sin modificaciones rebajadas del plano paralelo al eje de balancines, sin suplementos debajo de ella. Prohibido el desplazamiento de los pernos de eje de balancines. Altura de fundición 8,75mm.+/- 0,20mm. De chapa 4,35mm.+/- 0,20mm.

5. Árbol de levas: Original del modelo, puesto a puntos originales con chaveta. La alzada y permanencia deberá ser la original de fábrica, las varillas deberán ser las originales iguales manteniendo sus medidas originales 141,30 mm +/- 0,20, está prohibido cepillar la base de la balancinera respetando sus medidas originales. Molde de camón permitido: original en forma y medidas manteniendo alzada y permanencia original. Alzada máxima escape y admisión 7,10 mm medida en el platillo, sin luz de válvula

6. Guías de válvula: originales o de mercado de reposición. Respetando sus medidas originales. No se permiten guía de bronce.

Válvulas: Originales o del mercado de reposición. Permitidas de origen Japón y 3b nacionales, caña recta, prohibido el uso de válvulas de competición mpi racing. No se permite el mecanizado en el extremo superior de la válvula. Diámetros; A: 30mm. E: 25mm. + 0,10mm (Comparado con muestra). Vástago Diámetro: 5,45mm. + 0,05 mm.

7. Resorte de válvula: Debe tener sus medidas y cantidades originales (ósea 2 por válvula). Originales o de mercado de reposición.

8. Relación de compresión: Libre.

9. Balancines: Originales o de mercado de reposición, manteniendo su ángulo, radio y demás medidas originales. Orificio centrador de balancinera medida máxima 8.70mm.



10. Cigüeñal: Tipo y forma original o de mercado de reposición, carrera y peso original. Recorrido 49,30 mm + 0.50 mm. Prohibido su mecanizado, rebajado o balanceado. Peso mínimo 3980 gramos.

11. Biela: Original o de mercado de reposición, manteniendo su longitud original entre centro. Prohibido su mecanizado.

12. Pistón: Tipo y forma original del motor, posición original. Prohibido cualquier clase de rellenado, mecanizado o alivianado. Medida de la cabeza al alojamiento del perno de 16 mm +/- 0,2 mm.

13. Perno de pistón: Originales o de mercado de reposición. Diámetro 15 mm.

14. Aros: Tipo original, cantidad 3 aros alto original. Todos los aros deben estar en funcionamiento (activo) - 1° ranura 1,20 mm. 2° ranura 1,20 mm y 3 ranura 2,50 mm.

15. Filtro de aire: Libre en su forma.

16. Tubo de admisión: Original o de mercado de reposición, respetando las medidas originales, prohibido su mecanizado.

17. Bomba de vacío: optativa, se permite perforar el tubo de admisión para colocar la manguera de funcionamiento y que no cumpla otra función.

18. Embrague: Original y/o de mercado de reposición, prohibido cualquier tipo de modificación.

19. Carburador: original del motor de origen chino. Marca keihin technology from japan, de origen chino con tecnología japonesa. Manteniendo su forma y medidas originales en su interior y exterior, cortina original redonda hasta 22 mm, prohibido el mecanizado o pulido del mismo.

20. El cebador es opcional: si lo tiene, se lo debe llevar al comisario técnico para que controle y verifique el mismo. Si no, debe eliminar el sistema de cebador y tapar los orificios de su eje con poxilina sin modificar su ventura original.

21. Aguja de cortina: original de fábrica sin modificaciones.

22. Emulsionador: original de fabrica sin modificaciones.

23. Caja de cambios: Todos los engranajes deben ser originales o de mercado de reposición, respetando su relación original en cantidad de dientes, prohibido su rebaje tanto de diámetro como su espesor.

Transmisión primaria: los engranajes deberán ser originales manteniendo el número de dientes, diámetro externo y ancho originales: 73-18.

Relaciones de Caja: 1°) 36/13 - 2°) 32/17 - 3°) 28-29/20 - 4°) 26/23 - 5°) 24/25.

24. Encendido: Volante original manteniendo sus medidas y peso original (Peso mínimo 1.450 kg.), prohibido su mecanizado, debe estar en su posición original en el cigüeñal con chaveta original. Estator original con la cantidad de bobinas originales. Captor original o de mercado de reposición, debe estar en su fijación y posición original. CDI original o de mercado de reposición, con marca y numeración visible. Prohibido el uso de CDI de fabricación artesanal con avance o sin límite de rpm.

25. Bujía: Medida de rosca original, grado térmico libre. No se permite de competición.

26. Transmisión primaria: Todos los engranajes deberán ser originales manteniendo el número de dientes, corona embrague 73 dientes, piñón 18 dientes, diámetro exterior y ancho original.

27. Sistema de arranque: Llave de corte opcional. Batería. Obligatoria, de 12 volts 5 amp deberá estar perfectamente fijada al chasis o motor no podrá estar cerca de ninguna fuente de calor.

28. Cubre Cadena: su uso es obligatorio.

29. Neumáticos: Tipo slicks, marca "PRONEC" o "IBF" Sello libre. Se pueden utilizar 2 juegos completos de cubiertas sellados durante las 9 fechas del campeonato del año 2024. Se permitirá incluir en el pasaporte dos ruedas de auxilio, una delantera y una trasera. Si un piloto llega a verificación técnica (clasificación, serie o final) con un neumático de numeración NO correspondida, automáticamente se registrará en el pasaporte y quedará excluido parcialmente de la prueba que acaba de terminar.

El piloto, en la fecha que este disputando deberá usar las mismas cubiertas tanto en clasificación, serie y final.

ACLARACIÓN: En caso de rotura de alguno de los neumáticos, antes del periodo de reemplazo de las mismas, se deberá mostrar dicho neumático al comisario técnico para que este, autorice su recambio.

30. Llantas: Deben usarse 2 llantas traseras y dos delanteras. TRASERAS: Ancho máximo 8" (ocho pulgadas), Mínimo 6" (seis pulgadas). DELANTERAS: Ancho máximo 5" (cinco pulgadas), Mínimo 4" (4 pulgadas).

Prohibida aleación de Magnesio y/o Titanio.

31. Caño de escape: Libre en su dimensión y diseño. Su tamaño, estará limitado por los límites del chasis.

32. NÚMEROS STANDAR: Serán designados por la Comisión Directiva por el tiempo de duración del Campeonato. El karting deberá tener 4 (cuatro) números, distribuidos de la siguiente manera: en la defensa trasera, y babero delantero de tamaño 20cm x 20 cm (veinte centímetros por veinte) y en ambos pontones laterales de 15 cm x 15 cm (quince centímetros por quince). Deberá ser de fondo celeste con la numeración en color negra.



Cualquier punto no especificado en el presente reglamento queda totalmente a criterio del Comisario Técnico, siendo este punto inapelable

PESAJE CATEGORÍA 150cc 4T STANDARD 185 KG COMO MÍNIMO.



CHASIS

Chasis libre, de fabricación nacional. Está compuesto de:

1. Bastidor del chasis.

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.

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.

2. Dimensiones

Para categoría escuela: Distancia mínima entre ejes: 94cm.

Para las demás categorías, distancia entre ejes: mínimo 101cm - máximo 127cm.

Longitud exterior: 182cm máximo.

Trocha: 125 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)

3. 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.

3.1. Eje trasero.

Eje rígido, macizo o hueco, construido con un diámetro exterior constante en toda su longitud.

Para eje de 30±0,2mm la trocha debe ser de un máximo de 125cm.

Para eje de 40±0,2mm la trocha debe ser de un máximo de 120cm.

3.2. Paragolpes

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

3.2.1. 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 cómo 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 550mm 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 cómo mínimo 300mm 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.

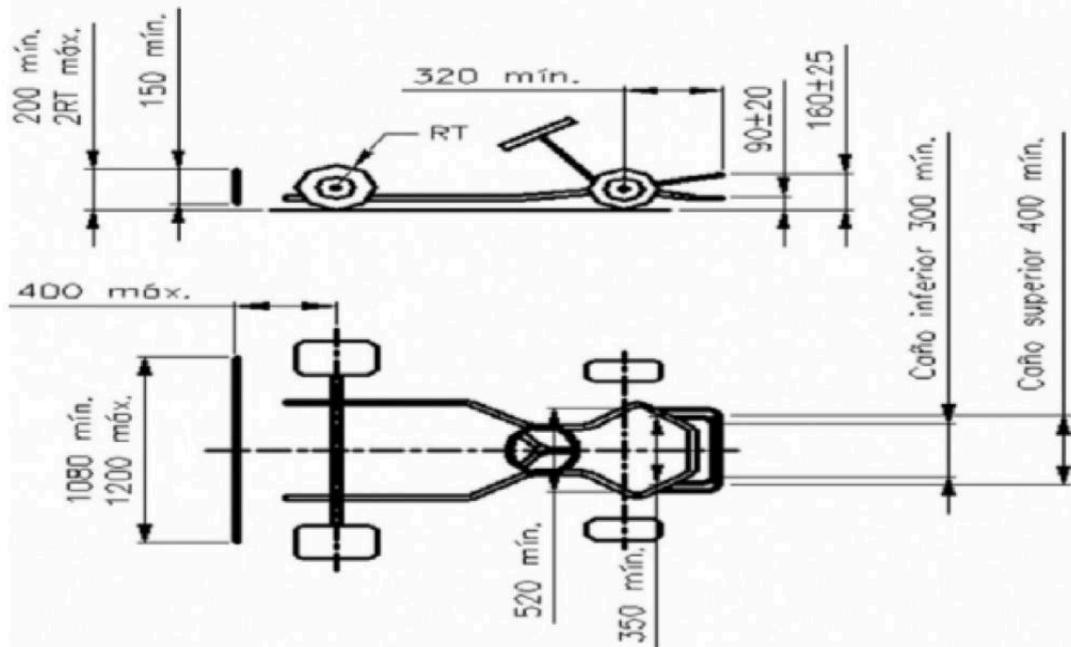
3.2.2. Paragolpes trasero

De Plástico o conformados con barra de acero magnético de 16mm de diámetro como mínimo, compuesto por una barra anti enclavado y una barra superior.

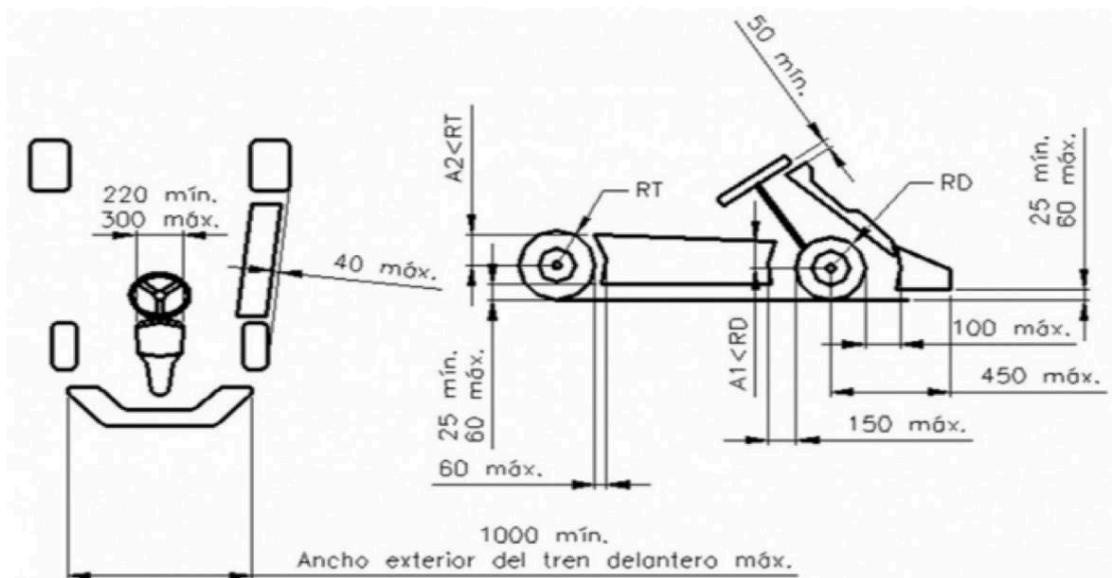
Ambos Tipos deberá cubrir el ancho de los neumáticos traseros y quedará unido en su parte inferior a los largueros del chasis.

La altura estará limitada por la superficie superior de los neumáticos, con un mínimo de 200mm.

La barra anti-enclavado para el paragolpe (hierro) tendrá una altura de $80\text{mm} \pm 20\text{mm}$ 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.



Protección de las ruedas traseras: obligatorio Altura mínima superior de 150mm del suelo. Ancho mínimo: 1080mm. Ancho máximo: 1200mm.



3.3. Puntas de eje

No deberán sobresalir del plano lateral de las llantas.

3.4. Piso

Construido en material rígido desde el inicio de la butaca y hasta el frente del karting. Debe estar bordeado lateralmente por una pestaña que impida que los pies del conductor resbalen de la plataforma del piso. En caso de que estuviera calado, los orificios no deben tener un diámetro superior a los 10mm.

3.5. Dirección

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 20mm, del plano delantero del volante y no debe tener los bordes afilados.

3.6. Volante de Conducción

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

3.7. 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:

3.7.1. 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.

3.7.2. 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.

Deberán tener un despeje mínimo de 25mm (veinticinco), respecto del suelo y un máximo de 60mm (sesenta).

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.

3.7.3. 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 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 250mm y 300mm máximo.

3.7.4. 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 1.000mm y su máximo es el de la trocha delantera. Proyección delantera: máximo 650mm (ver figura anterior). 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.

3.7.5. Placa porta números:

De uso obligatorio en la parte trasera de karting, sujeta al paragolpes trasero. Estarán contruidos en material plástico flexible y opaco.

3.7.6. Números de Competición



Serán únicos y utilizados por el año de duración del campeonato. Está totalmente prohibido cambiar de número en lo que dure el campeonato. Serán designados por la Comisión Directiva por el tiempo de duración del Campeonato. El karting deberá tener 4 (cuatro) números, distribuidos de la siguiente manera: en la defensa trasera, y babero delantero de tamaño 20cm x 20 cm (veinte centímetros por veinte) y en ambos pontones laterales de 15 cm x 15 cm (quince centímetros por quince).

Es obligatoria la colocación del nombre y apellido del piloto en el panel frontal como así también su grupo sanguíneo y factor RH.

3.7.8. 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.

3.7.9. Bomba de combustible

Libre.

3.7.10. FRENOS

3.7.10.1. Frenos traseros: libres debiendo actuar los mismos sobre el eje rígido.

3.7.10.2. Frenos delanteros: de uso opcional.

3.7.11. Pedales

Los pedales, cualquiera sea su posición, nunca deberán sobrepasar el chasis, incluyendo en tal restricción al paragolpes delantero.

Acelerador: El acelerador debe estar accionado por un pedal, este deberá estar dotado de un resorte de retorno.

3.7.12. Transmisión

A cadena, con eje rígido.

3.7.13. Neumáticos

Neumáticos: Tipo slicks, marca "PRONEC" o "IBF" Sello libre. Se pueden utilizar 2 juegos completos de cubiertas sellados durante las 9 fechas del campeonato del año 2024. Se permitirá incluir en el pasaporte dos ruedas de auxilio, una delantera y una trasera. Si un piloto llega a verificación técnica (clasificación, serie o final) con un neumático de numeración NO correspondida, automáticamente se registrará en el pasaporte y quedará excluido parcialmente de la prueba que acaba de terminar.

El piloto, en la fecha que este disputando deberá usar las mismas cubiertas tanto en clasificación, serie y final.

ACLARACIÓN: En caso de rotura de alguno de los neumáticos, antes del periodo de reemplazo de las mismas, se deberá mostrar dicho neumático al comisario técnico para que este, autorice su recambio.

3.7.14. 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 400cc de capacidad.

3.7.15. Protector de cadena

Todo Karting deberá tener sobre la zona donde va montada la cadena de transmisión un



pequeño protector de no menos de 40 (cuarenta) milímetros de ancho por el largo que va entre el piñón del motor y el paragolpes trasero.

3.7.16. Lastres

Está autorizado para ajustar el peso del Karting, la colocación de uno o varios lastres con un máximo de 20kg. Deben ser bloques sólidos de metal, sujetos al chasis o al asiento, mediante por lo menos tornillos de un diámetro mínimo de 6 (seis) milímetros con tuercas auto frenantes y con arandela de un diámetro exterior mínimo de 5 veces el interior.

3.7.17. Batería

Perfectamente sujeta de ubicación libre.

3.7.18. PESO MINIMO

Es el peso que debe acusar en la balanza el conjunto compuesto por Piloto, indumentaria, implementos de seguridad personal y vehículo tal y como dicho conjunto terminó la prueba. En el pesaje no se tendrá tolerancia de ninguna clase, siendo el resultado que arroje la balanza INAPELABLE.

3.7.19. Adquisición 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.

3.7.20. Sensor de tiempos

Será el homologado por la FAPCDMS y estará fijado a la butaca. El sistema de cronometraje será el denominado “electrónico” con sistema del tipo AMB 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.

4. PROTOCOLO DE CONTROL DE COMBUSTIBLE

Solo se permitirá combustible de uso comercial, de venta publica de las denominadas “Estaciones de Servicio”.



DEFINICIONES

- 1. Adquisición de Datos:** Todo sistema, con o sin memoria, instalado sobre el kart, que lea, indique, obtenga, registre, informe o transmita cualquier información relativa al funcionamiento del vehículo durante la marcha del mismo.
- 2. Telemetría:** Transmisión de datos entre un karting en movimiento y un receptor externo.
- 3. Homologación:** Ésta es la certificación oficial del KZA, 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. Componente 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.

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.

VERIFICACIÓN TÉCNICA

1. Verificaciones Previas

Las verificaciones técnicas previas son opcionales y serán efectuadas por los oficiales designados, siendo estos los responsables de las operaciones que se realicen en el Parque Cerrado de verificación, siendo éstos los únicos autorizados para dar instrucciones a los



concurantes.

En las verificaciones técnicas previas se presentará a verificación el material expresado en el boletín de inscripción y/o lista de inscritos oficial. Durante las verificaciones técnicas previas, se llevará a cabo por parte de los Comisarios Técnicos el control del precintado y/o marcado del o de los motores que presenten los concursantes y la identificación de los neumáticos.

Los números de los precintos si los hubieran puesto, quedarán anotados en el Pasaporte Técnico, que será firmado por el responsable técnico del vehículo (llámese piloto, concurrente o mecánico). Dichos precintos, deberán permanecer intactos durante toda la competencia. En el caso de llevar situados precintos, está totalmente prohibido añadir a éstos cualquier otro material aparte del alambre o hilo y precintos oficiales (silicona, cinta adhesiva, etc.).

Los Concurrentes y/o Pilotos no están autorizados a realizar ningún cambio de material después de que este haya sido identificado en las Verificaciones Técnicas Previas, quedando totalmente prohibido el intercambio de chasis, motores, neumáticos, etc., entre pilotos. Es decir, el material utilizable para cada piloto queda limitado al verificado para sí mismo en las verificaciones técnicas previas.

Excepcionalmente un mismo motor o chasis podrá ser verificado para varios pilotos, condicionado a que sea verificado, marcado o precintado para cada uno de los pilotos que lo soliciten.

En caso de tener observaciones en el Pasaporte Técnico, una vez solucionado el ítem en cuestión se deberá presentar el auto y el pasaporte para la firma de Verificador o del Comisario Técnico.

2. Verificaciones Finales

El Comisario Técnico es quien, en forma exclusiva realizará las verificaciones técnicas reglamentarias sobre los elementos del karting, QUE, A SU JUICIO, ÉL CONSIDERE NECESARIAS, ya sea a la finalización de las series clasificatorias, series y/o carrera.

Dichas verificaciones serán realizadas en presencia del concursante del karting a verificar o de su representante. En caso de ausencia del concursante o su representante durante el acto de verificación debidamente notificado y anunciado, no podrá formularse protesta alguna referida al acto de verificación.

Asimismo, se podrá recurrir a un mecánico, designado por el concursante o representante, para las tareas de desmontaje si los Comisarios lo consideran oportuno.

Los Comisarios Técnicos (por delegación de los Comisarios Deportivos) pueden retener una o más piezas de un karting, con el fin de controlarlas detenidamente.

Estas piezas serán debidamente marcadas o precintadas en presencia del concursante o representante, quienes recibirán una copia del acta de precintado con una descripción de las marcas o número de los precintos.

EQUIPAMIENTO Y NORMAS DE SEGURIDAD

El conductor debe llevar puesto:

1. Casco: Debe cumplir con las normas vigentes, su masa no debe ser más de 1,550Kg y debe



poseer una eficiente e irrompible protección para los ojos. El uso de accesorios aerodinámicos en los cascos está prohibido si no están homologados con el casco correspondiente.- 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.

2. Monos de tejido (Buzo): Confeccionada con materiales homologados o similares. Deben cubrir la totalidad del cuerpo, piernas y brazos.

3. Guantes: Confeccionados con materiales homologados o similares. Deben cubrir totalmente la palma de las manos.

4. Cuellera: Construida con materiales homologados o similares. Debe cumplir eficientemente su fin.

Estas cuelleras serán en referencia y modelo, las especificadas por cada fabricante de este elemento, sin ninguna manipulación posterior que pueda alterar sus características iniciales.

NORMATIVA

Sera efectuado por los Comisarios Técnicos designados por KZA.

1. PROCEDIMIENTO ÚNICO DE CONTROL DE COMBUSTIBLE: Los Comisarios Técnicos y/o Adjuntos, deberán contar con un recipiente con capacidad mínima de 1 Litro, este solo será de vidrio transparente, para la calibración del equipo. Deberá contar con otro recipiente idéntico al anterior, sellado, precintado inviolable, por si ocurre una posible apelación al METODO DE PROCEDIMIENTO, el cual puede ser apelado, NO ASI LA RESULTANTE DE LA MEDICION SI ESTE NO FUERA COMPATIBLE.

1.1. CALIBRACION DEL TESTER: Antes de la calibración del TESTER, el Comisario Técnico y/o adjuntos, deberán confeccionar un ACTA DE PROCEDIMIENTO, buscar dos o tres personas relacionadas con la actividad, PREFERENTEMENTE PILOTOS INSCRIPTOS EN ESE EVENTO, que atestigüen con su firma en dicha ACTA, que el procedimiento de calibración fue realizado de acuerdo a lo normado en este anexo, y cuya acta deberá enviarse a la Administración de el KZA, junto a toda la documentación que corresponde a cada evento, por el Comisario Deportivo. Se tomará un recipiente únicamente de VIDRIO, colocando la cantidad suficiente de COMBUSTIBLE, para cubrir el bulbo sensor de medición, el QUE DEBERA QUEDAR FLOTANDO DENTRO DEL RECIPIENTE EN EL COMBUSTIBLE, evitando el contacto en todo momento con las paredes y fondo del recipiente. Además de los recipientes solicitados, dichas autoridades deberán tener en cuenta la magnitud del evento y todo en relación a este control de combustible que se quiera realizar, tener previsto otros recipientes de vidrio para la extracción del combustible de cada kart, en una cantidad minina de 15 a 20 envases con un diámetro de boca mínimo 52mm de diámetro, con una capacidad mínima de almacenamiento en 600CC, cuya finalidad es que se tenga fácil acceso a estos recipientes cuando se deba sumergir el sensor en el combustible allí almacenado para su medición. Estos deberán estar perfectamente limpios, higienizados secos y libre de cualquier contaminación, con su correspondiente cierre o tapa que selle perfectamente, en caso que se deba muestrear y eventualmente hacer traslados de la/s muestra/s, si así la situación lo requiriera. Esta medición acusara UN VALOR X que DEBERA SER CORREGIDA CON LA PERILLA



DE CALIBRACIÓN DEL INSTRUMENTO, quedando indicada en dicho visor en la cifra 000. Una vez realizado este paso, NO SE DEBERÁ TOCAR MAS LA PERILLA DE CALIBRACIÓN, salvo que se presenten algunas dudas de acuerdo a las partes y se deba volver a calibrar, de la forma explicada más arriba.

1.2. INTERPRETACIÓN DE LECTURA DEL DISPLAY DEL INSTRUMENTO:

Automáticamente el bulbo sensor leerá lo que posee cada recipiente, medida ESTA QUE PUEDE VARIAR EN ± 15 PUNTOS EN LA LECTURA DEL DISPLAY.- Esta diferencias de parámetros establecidas en ± 15 puntos obedece a que ninguna de las

1.3 PROHIBICIONES: Está totalmente PROHIBIDA, la utilización de ADITIVOS ESPECIALES PARA COMBUSTIBLE, como así también ACEITES LUBRICANTES QUE CONTENGAN ADITIVOS ESPECIALES. La utilización de cualquier ADITIVO NO PERMITIDO, AUN EN ACEITES LUBRICANTES QUE CONTENGAN ADITIVOS, elevará automáticamente estos valores. Esta situación, llevara la lectura del TESTER a valores de TRES DIGITOS, lo que indicara que el combustible presenta adulteraciones o modificaciones con respecto a la/s muestras patrones allí exhibidas, Y COMO CONSECUENCIA Y RESULTADO, ESE COMBUSTIBLE NO SE AJUSTA A LO REGLAMENTADO.

1.4. COMBUSTIBLE PATRON: Sera el proveniente de cualquiera de las destilerías de BANDERA, y no siempre en cada evento, deberá ser el de la misma marca. Sera opcional, de acuerdo al lugar del evento y de que Estaciones de Servicio de expendio de combustible de venta habitual haya en ese lugar. El control de combustible deberá hacerse y llevarse a cabo siguiendo los pasos establecidos en este anexo. Cualquier tipo de control que se pretenda hacer, sin haber seguido esta normativa, será declarado inválido.

1.5. SERVICIO DE ATENCION AL PILOTO: A modo de SERVICIO COMPLEMENTARIO HACIA EL PILOTO, en cada evento, antes de la VERIFICACION TECNICA PREVIA DE CADA EVENTO, los Comisarios Técnicos podrán brindar el servicio de control de combustible, con las pautas más arriba descriptas, SIN QUE ESTO FORME PARTE DE LA REVISION TECNICA HABITUAL, y es solo a título informativo a quien lo solicita, sin que ello forme parte del algún reclamo de pilotos, preparadores o motoristas en caso de que durante el evento ya en forma oficial, las autoridades decidan llevarse a cabo este tipo de control, deslindando todo tipo de control y responsabilidades de parte de los Comisarios Técnicos que estén bajo la órbita de KZA.- Este servicio ofrecido queda condicionado, por la actividad y tiempo que dispongan los Comisarios actuantes, de acuerdo al trabajo del momento y a la magnitud del evento.- Este servicio de control de combustible que se ofrece, se deberá llevar a cabo del mismo modo que está reglamentado, con la excepción de que el piloto, preparador o motorista deberá traer su propio recipiente, higienizado, libre de contaminaciones, a solo efecto de que el control realizado sea de las mismas características que el procedimiento reglamentado, y volvemos a decir que este SERVICIO PRESTADO NO IMPLICA RESPONSABILIDAD DE LAS PARTES, ES A SOLO EFECTO DE PRESTAR ESTE SERVICIO, PARA EL BIEN Y TRANQUILIDAD DE LA/S CATEGORIAS DE KARTING DE el KZA.