



REGLAMENTO TÉCNICO 2022 - 150CC 4T STANDARD (KAYAK) UNIFICADO PARA LAS CATEGORIAS 150 KAYAK, 4T SENIOR, 150 4T JUVENIL y SUPER KAYAK

OPEN KART SANTAFESINO

1. MOTOR: Marca KAYAK de origen chino, monocilíndrico, deberá ser de 150CC, 4 tiempos, refrigerado por aire, caja de cinco velocidades con embrague manual.

Todos los motores deberán mantener todos sus componentes originales, idénticos de serie sin alteraciones, exceptuando lo puntualmente especificado.

A) 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, éste 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, deberá largar en la última fila, tanto de clasificación a serie, como de serie a final.

2. CARTER: Carter 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 idéntico de venta comercial. Diámetro 62mm (Permitido su rectificado hasta un diámetro máximo de 63,15 mm.) Carrera 49,3mm ± 0,20mm. Prohibido el uso de camisa cromada. Prohibido rebajar tanto su parte superior como inferior.

La Altura Mínima NO DEBERA ser INFERIOR a 67.50(-0.20mm), (medida final 67.30) y la altura máxima NO PODRA ser superior a 68.50 mm. Dejando así desafectada la altura mínima anterior reglamentada de 67.70mm.

Obligatorio el uso de JUNTA DE BASE DE CILINDRO. Medida y Material Libre.

4. TAPA DE CILINDRO: Original del motor, opcional similar de gran serie de venta comercial, sin ningún tipo de modificación. Tiene que conservar su forma original. Se prohíbe el uso del modelo Honda NX 150cm3 (de distintas Nacionalidades).

Altura de tapa de plano de apoyo de tapa de válvula a plano de apoyo de tapa de cilindro 82,00mm ± 0,50mm.



- Se permite el arenado exterior por una mejor estética.
- La tapa cubicada deberá tener 19cm³ como mínimo.
- No se permite tocar el largo de la rosca de la bujía. Se permite inserto en la rosca de la bujía.
- Casquillos: Admisión: diámetro 26,20 mm \pm 0,20mm; Escape: diámetro 21,80 mm \pm 0,20mm. Manteniendo para ambos casquillos, cuarenta y cinco grados (45) en el asiento y una parte recta de 4 mm de longitud como mínimo que deberá salir debajo del falso ángulo (de libre medida) tal cual como se encuentra en el plano. Esta parte recta deberá ser cilíndrica y concéntrica a la guía de válvula.

Falso Angulo: Libre, Medida Libre. Debe encontrarse para poder realizar las medidas respectivas tal cual como se encuentra en el plano vigente. El mismo deberá encontrarse debajo de los 45° y antes de los 4mm rectos.

LARGO MAXIMO DE CASQUILLOS: 9.5mm máximo, tanto en ADMISION como en Escape. Esta medida será tomada desde el comienzo del ANGULO DE 45° hasta el final de los 4mm rectos.

Queda PROHIBIDO el aporte de material en los conductos.

(VER PLANO CASQUILLOS)

- Prohibido el agregado del material.
- Es obligatorio el uso de junta de tapa de cilindro.
- Mecanizado: Se permite el frezado de hasta 22mm de profundidad como máximo, desde donde comienzan los 45° del casquillo tanto en admisión como en escape. El mismo tiene que mantener forma recta, debajo de los 4mm aclarados con anterioridad.

Este frezado deberá ser en forma RECTA Y COCENTRICA a la guía de válvula.

Queda PROHIBIDO efecto cuchara en los mecanizados de ambos conductos.

5. ARBOL DE LEVAS: Original del motor, opcional similar de gran serie de uso comercial, cruce, alzada y punto original. No se permite ejecutar correderas en la masa.

Este elemento será medido por una plantilla provista por la comisión técnica de la ASPAT O FAPCDMS.

Árbol de leva colocado, medido a comparador y en el platillo superior de válvula, sin luz de válvula.

Alzada de escape: 7.20 \pm 0.20mm Alzada de Admisión 7.50 \pm 0.20mm.

Anticipo de Admisión 2.20mm. Retardo de Escape 0.95mm \pm 0.20mm



ARBOL DE LEVAS MEDIDO AFUERA DEL MOTOR

Alzada de Escape: $6.18\text{mm} \pm 0.20\text{mm}$ Alzada de Admisión $6.40\text{mm} \pm 0.20\text{mm}$

Dimensiones del CIRCULO BASE NO MENOS 25mm

Queda PROHIBIDO el Mecanizado, quite o aporte de material a el elemento mencionado (Árbol de levas). La forma de Medición será a Comparador tanto sea Árbol de leva colocado o fuera del motor. Toda medición será realizada por el Comisario Técnico de la prueba y la manera de efectuarla también quedará a criterio del mismo

6. GUIA DE VALVULAS: Originales, o de venta comercial.

7. VALVULAS: Libres con sus correspondientes trabas. De material magnético.

Dimensiones: TODAS LAS MEDIDAS TIENEN UNA TOLERANCIA $\pm 0,30\text{mm}$.

- Admisión: diámetro 31,60mm
- Vástago: 5,50mm, largo total: 91,50mm
- Escape: diámetro 26mm
- Vástago: 5,50mm, largo total: 90,60mm
- Prohibido su mecanizado.
- Se permite utilizar válvulas 3B o MPI con sus respectivas trabas. Se permite el torneado de su cabeza para llevarla a la medida original. No se permite el torneado del asiento.
- Luz de válvulas: Libre;

8. PLATILLOS DE VALVULAS: Originales, 3B o MPI. De material magnético.

9. RESORTE DE VALVULAS: Originales del motor. Opcional mercado de reposición que cumplan con las especificaciones y formas. Cantidad dos por válvula.

Diámetro del resorte grande: $26,5\text{mm} +0,30\text{mm}$ y chico $17,5\text{mm} \pm 0,50\text{mm}$; arandela grande hasta 2mm y chica hasta 1,50mm de espesor.

Conjunto espiral Uno: Espiral grande: 7,5 vueltas y de diámetro $3,8\text{mm} \pm 0,20\text{mm}$.

Espiral chico: 9,5 vueltas y de diámetro $2,5\text{mm} \pm 0,20\text{mm}$

Conjunto espiral Dos: Espiral grande: 7,5 vueltas y de diámetro $3,7\text{mm} \pm 0,20\text{mm}$. Espiral chico: 7,5 vueltas y de diámetro $2,7\text{mm} \pm 0,20\text{mm}$ Se permite el intercambio de conjunto espiral.



10. BALANCINES: Originales o de uso comercial, manteniendo ángulos, radios y demás medidas originales.

11. CIGÜEÑAL: Deberá responder al modelo original en todas sus medidas y especificaciones. Prohibido su mecanizado (rebajado o balanceado) con un peso de 3,420 Kg mínimo con rulemanes y engranaje de distribución, sin chaveta de volante.

Chavetero: 4 mm., original del cigüeñal y del volante. La chaveta debe ir completa, prohibido limarla, pulirla o alterarla.

CIGÜEÑAL TORTA PAREJA (MODELO VIEJO)

Peso Mínimo 3.400kg como mínimo. Prohibido Adulterar Material Original, Respetando sus formas y condiciones originales. Prohibido su Mecanizado (Rebajado, Torneado y balanceo). El peso mínimo estipulado es tomado completo constando el CIGÜEÑAL armado total (Rulemanes, Engranaje de distribución, Biela y todos sus componentes. SIN CHAVETA DE VOLANTE).

Respetando el total de Carrera o Recorrido de 49.3 +/- 0.2mm

CHAVETERO 4mm. Original del CIGÜEÑAL y del Volante. La misma debe ir completa, Prohibido limarla, pulirla o alterarla.

CIGÜEÑAL TORTA PAREJA (MODELO NUEVO)

Peso Mínimo 3.260kg como mínimo. Prohibido Adulterar Material Original, Respetando sus formas y condiciones originales. Prohibido su Mecanizado (Rebajado, Torneado y balanceo). El peso mínimo estipulado es tomado completo constando el CIGÜEÑAL armado total (Rulemanes, Engranaje de distribución, Biela y todos sus componentes. SIN CHAVETA DE VOLANTE).

Respetando el total de Carrera o Recorrido de 49.3 +/- 0.2mm

CHAVETERO 4mm. Original del CIGÜEÑAL y del Volante. La misma debe ir completa, Prohibido limarla, pulirla o alterarla.

Todos los elementos mencionados con anterioridad quedan a CRITERIO DEL COMISARIO TECNICO ante alguna situación dudosa.

CIGÜEÑAL TORTA DESPAREJA MODELO ORIGINAL KAYAK (MODELO UNICO).

Peso Mínimo 3.7000kg como mínimo. Prohibido Adulterar Material Original, Respetando sus formas y condiciones originales. Prohibido su Mecanizado (Rebajado, Torneado y balanceo). El peso mínimo estipulado es tomado completo constando el CIGÜEÑAL armado total (Rulemanes, Engranaje de distribución, Biela y todos sus componentes. SIN CHAVETA DE VOLANTE).

Respetando el total de Carrera o Recorrido de 49.3 +/- 0.2mm



CHAVETERO 4mm. Original del CIGÜEÑAL y del Volante. La misma debe ir completa, Prohibido limarla, pulirla o alterarla.

Todos los elementos mencionados con anterioridad quedan a CRITERIO DEL COMISARIO TECNICO ante alguna situación dudosa.

12. BIELA: Deberá ser original o responder al modelo original en todas sus especificaciones y similar en forma y distancia entre centros de 103,5mm diámetro del perno de pistón 15 mm. Permitida biela CG 125 con 103,5mm entre centros.

13. PISTON: Original del modelo de motor utilizado, o similar provisto para motores de gran serie, manteniendo la forma del modelo original y la cantidad de aros. Perno 15mm de diámetro.

Se permite el uso del Pistón modelo Honda NX-150cc, con su Perno correspondiente. No se permite afloración del pistón.

La cabeza del pistón (donde se toma la medida según croquis al final del reglamento) no debe sobresalir de la camisa. (VER CROQUIS).

A1-Altura Total: La misma será NO MENOS de 51.30mm, sin tolerancia alguna. Se medirá del inicio de la pollera hasta la cabeza del mismo.

A2-Altura del Perno Pistón a la Cabeza: La misma será de 16.00mm +- 0.25mm. Sin Tolerancia Alguna.

Queda PROHIBIDO adulterar el compuesto final del PISTON y modificar su FORMA.

PROHIBIDO MECANIZADO de cualquier índole.

PROHIBIDO MECANIZADO de ALOJAMIENTO DE VALVULA.

Todos los puntos mencionados con anterioridad, ante alguna situación dudosa queda a criterio del COMISARIO TECNICO la resolución final.

14. AROS: Deberá responder al modelo original del motor en uso, en todas sus especificaciones.

Cantidad Original

Prohibido su mecanizado y adulteración de su material o componentes.

Altura de la cabeza del pistón al Primer Aro

La misma NO DEBE ser Menor a 2,20mm en un lugar del pistón.

Alto del Aro 0,97mm mínima.

Ancho del Aro 2,20mm mínimo y 2,70mm máximo.

Teniendo una tolerancia en el Mínimo de 0,10mm por desgaste. Primera ranura 1 mm, segunda ranura 1 mm y tercera ranura 2 mm de espesor. Todas estas medidas SON MÍNIMAS.



Estos artículos quedan a criterio del Comisario Técnico ante alguna situación dudosa.

A la vez se utilizará un Pistón de Patrón en caja para realizar las comparaciones pertinentes.

15. CARBURADOR: Único, de fabricación CHINA o JAPONESA PZ 27 de hasta 27mm. Estándar interior y exterior, a cortina cilíndrica y ciclones libres únicamente el paso de flujo, sin bomba de pique.

Difusor original 26,50mm \pm 0,20mm x 20,8mm Máximo. Se permite quitar el conjunto del cebador.

Posición en altura de la aguja en la guillotina, máximo comprendido en las 5 ranuras que posee originalmente, sin suplemento, en su posición original y con la traba de la misma colocada en cualquiera de las 5 ranuras. Labio exterior porta filtro libre.

Aguja y Cortina original. Se prohíbe su torneado, quite de material y agregado. Las mismas tienen que mantener su forma original.

AGUJA valores: 57mm \pm 0.20mm de ALTURA MAXIMA

55mm \pm 0.20mm de ALTURA MINIMA

Se permite COLOCAR un ELEMENTO que funcione pura y exclusivamente de SOSTEN y que se encuentre a la vista de los COMISARIOS TECNICOS, para evitar la ROTURA DEL TUBO DE ADMISION o bien algún golpe brusco en el Carburador.

Este elemento debe encontrarse en el EXTERIOR, A LA VISTA DE LOS COMISARIOS TECNICOS y bien fijado al motor para que no transforme en un elemento contundente.

Los elementos mencionados con anterioridad quedan a CRITERIO DEL COMISARIO TECNICO ante alguna situación dudosa.

16. FILTRO DE AIRE: Libre. PORTA FILTRO: Entiéndase por el elemento ubicado entre el carburador y el elemento filtrante. Libre diseño

17. TUBO DE ADMISION: Original o de venta comercial de similares características.

Respetando sus medidas exteriores originales.

Interior: Se permite quite de material. Prohibido agregado de material.

Prohibido el uso de cualquier tipo de válvula.

No se permite TUBO RECTO.

Prohibido cualquier tipo de Venturi dentro del mismo.



Se permitirá el cambio del mismo ante la rotura, evitando recargo después de haber realizado la clasificación. La autorización del cambio correrá por cuenta del Comisario Técnico, el cual constatará si es adrede o no.

Además, el CAMBIO DE ESTE ELEMENTO ante la ROTURA se realizará en el Recinto Técnico con la presencia del Comisario Técnico.

18. ESCAPE: Silenciador libre marca y modelo. Prohibida su orientación hacia adelante, obligatoriamente deberá estar orientado hacia la parte trasera. No deberá exceder los límites naturales del vehículo, y su altura no podrá superar la del volante de conducción. Prohibido la salida de gases del escape hacia el suelo.

19. EMBRAGUE: Original del motor en uso, prohibido cualquier tipo de modificación. Cantidad de discos 5 (cinco) original.

20. TRANSMISION: Todos los engranajes deben ser originales al motor en uso, respetando su relación original en cantidad de dientes. Prohibido su mecanizado (rebajado de diámetro o espesor).

21. SISTEMA DE ARRANQUE Y LLAVE DE CORTE: Original. De uso obligatorio y en perfectas condiciones de funcionamiento.

Se permite Bolillero 6204(40mm x 47mm x 12mm) en reemplazo del buje original que trae la Corona de Arranque.

22. BATERIA: Su uso y funcionamiento es obligatorio, libre de mantenimiento. Deberán estas estar perfectamente fijadas a un soporte ubicado en la parte trasera o lateral del karting mediante elementos seguros y con una caja protectora.

PROHIBIDO tener la misma colocada delante del tanque de combustible o fijada en el piso del karting.

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

CDI: Libre

La bobina de alta como el CDI deberán encontrarse a la vista, no se permite ningún elemento que tape de forma parcial o total estos elementos.

BOBINA DE ALTA deberá ser ORIGINAL o SIMILAR DE VENTA COMERCIAL.



VOLANTE DE ENCENDIDO

Al mismo se le agrega el PESO MINIMO establecido para el VOLANTE, será de 1.300kg tal cual como se lo retira del motor en su forma Completa.

No se permite MECANIZADO, NI ADULTERACIONES del mismo eso incluye: Quite o Agregue de Material, Torneado o cambio de algunos de sus componentes que alteren su forma original de venta comercial.

Los elementos mencionados con anterioridad quedan a CRITERIO DEL COMISARIO TECNICO ante alguna situación dudosa.

La TAPA EXTERIOR COBERTORA del mismo, será PRECINTADA.

Esta deberá presentar como mínimo 2 bulones perforados para realizar dicho precintado.

Cabe destacar que el quite o adulteración del precinto es motivo de Sanción, la cual quedara a criterio del Comisario Técnico de la prueba

24. BULBO INDICADOR DE CAMBIOS (EXTERIOR): Queda totalmente prohibido su uso, deberá estar en su ubicación original perfectamente visible y sin ningún tipo de conexión (entiéndase ramal cableado al tablero, al encendido y/o a masa). Queda terminantemente prohibido hacer llegar tensión a este elemento por otra vía, entiéndase batería.

25. CAPTOR: Original del motor en uso. tanto en su fabricación, como en su posición. El mismo debe encontrarse colocado y completo.

26. BUJIA: Libre, tiene que tener su arandela. Prohibido su torneado.

La misma tiene que tener su ARANDELA ORIGINAL, se PROHIBE TORNEADO DE LA BIJIA y/o ARANDELA. Prohibido Agregar SUPLEMENTOS que Adulteren la ORIGINALIDAD del Elemento.

27. RODAMIENTOS, JAULAS, RETENES, JUNTAS Y CADENAS: Libres, manteniendo las medidas originales.

28. CORONA DE DISTRIBUCION: Original del motor en uso. Se permite ejecutar correderas.

29. CAJA DE CAMBIOS:



Primaria: 1° 36 2° 32 3° 28 4° 26 5° 24

Secundaria: 1° 13 2° 17 3° 20 4° 23 5° 25

30. CORONA PRIMARIA: Debe ser original en cuanto a su diámetro y cantidad de dientes (setenta).

31. PIÑÓN PRIMARIO: Debe ser original en cuanto a su diámetro y cantidad de dientes (veintiuno).

32. ALTERNADOR: De uso y funcionamiento opcional.

33. COMBUSTIBLE: Será obligatorio el uso de combustible, preparado con nafta de uso comercial, quedando prohibido el uso de cualquier tipo de mezclas que contengan alcoholes. Su control se realizará con los elementos provistos por la FAPCDMS (reactivos y/o tester de combustible). El resultado de estos controles serán inapelables.

34. NEUMÁTICOS: DE FABRICACIÓN NACIONALES PROVISTOS POR LA CATEGORÍA delantera sello VERDE, traseras con compuesto único sello VERDE SLICK. Se puede cambiar una (1) cubierta solamente después de la clasificación ÚNICAMENTE POR ROTURA. TERMINANTEMENTE PROHIBIDO CAMBIAR CUBIERTAS DESPUÉS DE LA CLASIFICACIÓN.

35. PESO MÍNIMO:

150 KAYAK 180Kg. Sin tolerancia de ninguna clase. El pesaje se efectuará con el vehículo en las condiciones como terminó la carrera.

4T SENIOR 190Kg. Sin tolerancia de ninguna clase. El pesaje se efectuara con el vehículo en las condiciones como termino la carrera.

4T JUVENIL 150Kg. Sin tolerancia de ninguna clase. El pesaje se efectuara con el vehículo en las condiciones como termino la carrera.



SUPER KAYAK 170Kg. Sin tolerancia de ninguna clase. El pesaje se efectuará con el vehículo en las condiciones como termino la carrera.

36. LASTRES: Se autoriza para ajustar el peso del KART la colocación de uno o más lastres. Deben ser bloques solidos perfectamente sujetos al chasis o al asiento PROHIBIDO SUJETAR AL PISO DEL CHASIS, también se puede colocar lastres sobre la butaca con una planchuela abulonada al soporte de la butaca, con dos o más bulones y tuercas autofrenantes como mínimo de 8mm. Queda prohibido todo otro tipo de sujeción como por ejemplo precintos plásticos o alambres, etc.

37. TRANSMISION PRIMARIA: Piñón, cadena y corona de origen libre.

38. PROTECTOR DE CADENA: Todo Karting deberá tener sobre la zona donde va montada la cadena de transmisión un protector de no menos de 60mm de ancho por el largo que va entre el piñón del motor y el parachoques trasero.

39. NUMERO IDENTIFICATORIO: El kart deberá portar (4) Cuatro placas de (20) veinte centímetros por (20) veinte centímetros, redondeadas en sus ángulos, de material flexible los colores de fondo y número serán provistos por la organización.

150 Kayak: Fondo NEGRO y Numero AMARILLO

4T Senior: Fondo BLANCO y Numero ROJO

4T Juvenil: Fondo NEGRO y Numero BLANCO

Super Kayak: Fondo NEGRO y Numero AMARILLO

40. BOMBA DE COMBUSTIBLE: Opcional, podrá ser mecánica o eléctrica.

41. TANQUE DE COMBUSTIBLE: Tendrá que estar anclado debajo de la columna de dirección deberá ser transparente con la finalidad de observar el combustible almacenado.

42. COLECTOR DE COMBUSTIBLE: Cuando el carburador ventee el exceso de combustible se deberá colocar un colector sobre el bastidor o parachoques trasero.

43. VOLANTE DE CONDUCCION: Prohibido la utilización de volantes de madera , solo se aceptaran aquellos homologados para la competición.



44. CHASIS: Libre, con eje rígido sin suspensiones especiales, ningún elemento del vehículo deberá salir el exterior el diámetro delimitado por las cubiertas, los pontones, trompa y parachoques trasero.

A) PARACHOQUES TRASERO: es obligatorio su uso y deberá tener un cubre ruedas hacia los costados cuya parte inferior deberá mantener una leve inclinación hacia adelante y deberá cubrir aproximadamente el 90% del neumático.

B) PONTONES: el único material permitido para los pontones y trompas es el plástico, están totalmente prohibidos pontones y trompas de chapas, aluminio, fibra de vidrio, etc. La trompa deberá permanecer paralela al piso fijada con ganchos desmontables y sin ningún tipo de seguro que lo bloquee, los pontones deberán estar abulonados con tuercas auto frenantes. Es obligatorio el uso de trompa, pontones y parachoques.

45. LLANTAS: Libres. Ancho Máximo 8" (Ocho Pulgadas). Prohibido anti deriva.

46. FRENOS: Traseros obligatorios montados sobre el eje de transmisión, delanteros opcionales.

47. SENSORES/TRANSPONDER: 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 numero 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.

48. ADQUISICIÓN DE DATOS: Se permite la Adquisición de Datos. Estando Prohibido cualquier Sistema de Telemetría, es decir, el envío de esos datos en tiempo real a boxes.

Entiéndase por Sistema de Telemetría: tecnología que permite la medición remota de magnitudes físicas y el posterior envío de la información hacia el operador del sistema en tiempo real.

49. SELLADO PREVIO O PRECINTADO: Es obligatorio que el motor y el carburador disponga para su precintado un orificio de no menos 1 (uno) mm para su precintado en el caso del motor en una de las tuercas de tapa de cilindro y uno de los tornillos de la tapa de distribución. El corredor o mecánico deberá verificarlo y ser responsable del mismo hasta el momento de la revisión técnica, la ausencia de ese sellado significa la inmediata exclusión.

Se deberá colocar un precinto que enlace el carburador, tubo de admisión y el soporte de motor ubicado en la tapa de cilindro. Para esto, el carburador deberá tener un orificio de 1.5mm como



mínimo en una parte sólida de su cuerpo. Para el tubo de admisión, éste deberá tener un orificio de 1,5mm como mínimo en el tornillo que sujeta dicho tubo a la tapa de cilindro. La tensión de ajuste de los precintos quedará a criterio de la técnica de carrera.

50. INFORMACION GENERAL: El solo hecho de participación en las competencias implica por parte de los pilotos, mecánicos, concurrentes, etc., el total conocimiento y aceptación de las condiciones y especificaciones del presente REGLAMENTO. Cualquier duda que surgiera de la interpretación del presente reglamento deberá ser consultado a la Comisión Técnica de la FAPCDMS, ya que, ante la posibilidad de dos o más interpretaciones, se estará conforme a lo que ésta dictamine.

LO QUE NO ESTA ESCRITO NO ESTA PERMITIDO

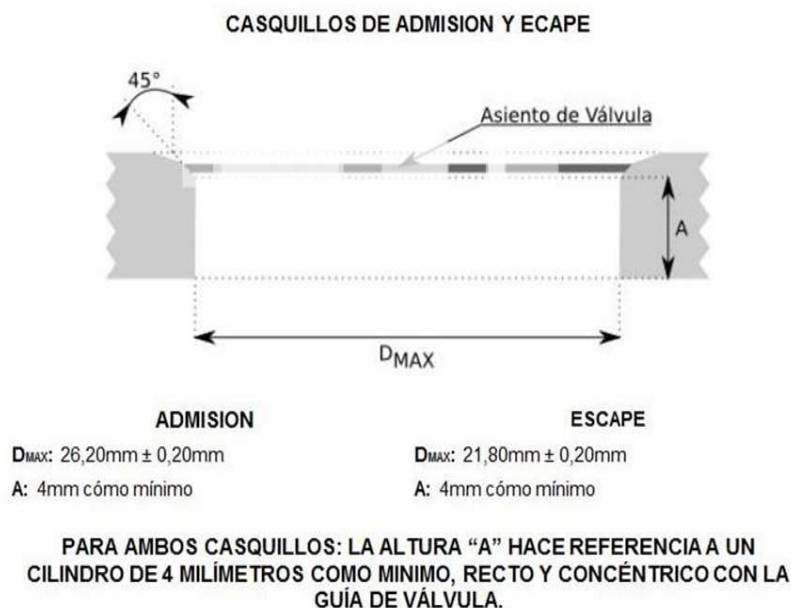
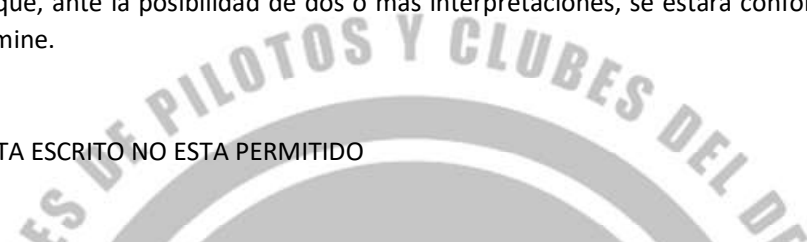
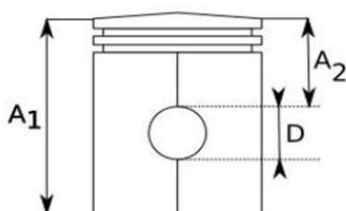




Diagrama del pistón

MEDIDAS PISTÓN MOTOR 4 TIEMPOS KAYAK



Pistones de Recambio

A1: No Menos de 51,30mm

A2: 16,00mm +- 0,25mm

D: 15mm

- PISTON NX 150
- A1: 47,80mm +- 0,50mm
- A2: 15,50mm +- 0,50mm
- D: 15,00mm

