



REGLAMENTO TÉCNICO 2023 110CC 4T CAJERO JUNIOR KARTING SANTAFESINO





CAPITULO I

1. GENERALIDADES:

- 1.- La participación en competencias de esta categoría implica por parte de los pilotos, mecánicos, concurrentes, etc., el total conocimiento y aceptación de las condiciones y especificaciones del presente REGLAMENTO.
- 2.-. Cualquier término o párrafo que dé lugar a algún tipo de duda, deberá ser consultado mediante nota a las autoridades de la FAPCDMS, que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente REGLAMENTO. El criterio de las autoridades deportivas será determinante a los fines de tomar cualquier resolución no contemplada en el mismo.
- 3.- Las piezas originales del motor autorizado deben presentar siempre la forma original y semejante a los dibujos y cotas descriptas en el presente reglamento. Las modificaciones que cambien la terminación superficial, dimensiones y geometría de las partes originales representadas en el presente reglamento están prohibidas, exceptuando lo que explícitamente este autorizado.
- 4.- Es responsabilidad de cada piloto, demostrar a las autoridades que el karting cumple con las exigencias del reglamento vigente.-
- 5.- La Final deberá correrse con el mismo chasis que se largó la tanda clasificatoria y series, salvo rotura del mismo, verificada y AUTORIZADA por los Comisarios DEPORTIVOS y TECNICOS JUSTIFICANDO DICHO REEMPLAZO
- 6.- A menos que se indique expresamente lo contrario, no existen tolerancias en más para los valores máximos, ni tolerancias en menos para los valores mínimos especificados para cualquier cantidad citada como límite en el presente reglamento.
- 7.- La realización de todas las medidas serán a temperatura ambiente, salvo que en acuerdo comun de partes (firmado dicho acuerdo) se realicen en otras circunstancias y condiciones que se especifiquen.-
- 8.- Todas las medidas especificadas para el chasis serán tomadas con los neumáticos inflados con el kart apoyado en un piso plano y horizontal, sin el piloto y sin combustible.
- 9.- Las edades para competir en ésta categoría estan en infografía al final de este Reglamento Tecnico. En caso que un piloto debutante pasado de edad no posea experiencia previa, la FAPCDMS podrá autorizar a que participe por alguna carrera en esta categoría.

2. DEFINICIONES

1.- ADQUISICION DE DATOS:

Ver REGLAMENTO GENERAL DEPORTIVO 2023 - KARTING SANTAFESINO – PUNTO 2 - CAMPEONATO- Art- 2.23

2.-TELEMETRIA:

Ver REGLAMENTO GENERAL DEPORTIVO 2023 - KARTING SANTAFESINO – PUNTO 2 - CAMPEONATO- Art- 2.23.

HOMOLOGACION:

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

4.- COMPONENTES MECANICOS:

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



5.- COMPONENTES DE SERIE ORIGINAL:

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

6.- . PIEZA SIMILAR:

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

7.- PIEZA OPCIONAL:

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

8.- PIEZA LIBRE:

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

9.- MAXIMO:

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

10.- MINIMO:

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

11.- CHASIS:

Estructura global del karting que incluye los componentes mecánicos y la carrocería, incluso cualquier parte que sea interdependiente de dicha estructura.-

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

13.- MOTOR:

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

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

14.- VERIFICACIÓN TÉCNICA PREVIA:

Ver «REGLAMENTO GENERAL DEPORTIVO 2023 KARTING SANTAFESINO - PUNTO 3 - COMPETENCIA- Art. Nº 3.1

15.- VERIFICACION TECNICA FINAL:

Ver «REGLAMENTO GENERAL DEPORTIVO 2023 KARTING SANTAFESINO - PUNTO 3 - COMPETENCIA - Art. Nº 3.2
REVISION TECNICA FINAL

3.- SEGURIDAD

1.- EQUIPAMIENTO Y NORMAS DE SEGURIDAD:

Ver «REGLAMENTO GENERAL DEPORTIVO 2023 KARTING SANTAFESINO – PUNTO 4 - SEGURIDAD. –



4.- CHASIS

a) Bastidor del chasis;

b) Piezas principales del chasis;

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

d) Dimensiones:

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

b. Longitud exterior: 182cm máximo.

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

En ningún caso podrán sobresalir elementos en la parte delantera o trasera del chasis (respecto de la trompa o el paragolpes trasero), a excepción del escape, que podrá sobresalir hasta un máximo de 50 mm respecto del paragolpes trasero. Debe llevar un precinto identificador para su control, además debe constar su N° en el Pasaporte Técnico.-

a) BASTIDOR:

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

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

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

b). PIEZAS PRINCIPALES DEL CHASIS:

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

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

5.- EJE TRASERO

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

6.- PARAGOLPES

1.- PARAGOLPES:

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

2.- PARAGOLPES DELANTERO:

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

Estos elementos estarán conformados por una barra superior de 16mm de diámetro como mínimo, tramo recto de



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 550 mm como mínimo y centradas con respecto al eje longitudinal.- El segundo elemento (barra inferior) se deberá realizar con barra de acero de 16 mm de diámetro como mínimo, tramo recto de cómo mínimo 300 mm perpendicular al eje longitudinal del Karting y una altura de entre 80 mm y 100 mm como mínimo y máximo respectivamente, vinculada en dos puntos ubicados simétricamente con el eje del chasis.- Este último elemento debe permitir el montaje de la trompa.

3.- PARAGOLPES TRASERO:

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

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

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

Se permite el uso del denominado «Paragolpes Plástico» - Ver «Ficha Homologación CIK-CDAACA Pag. N° 8»

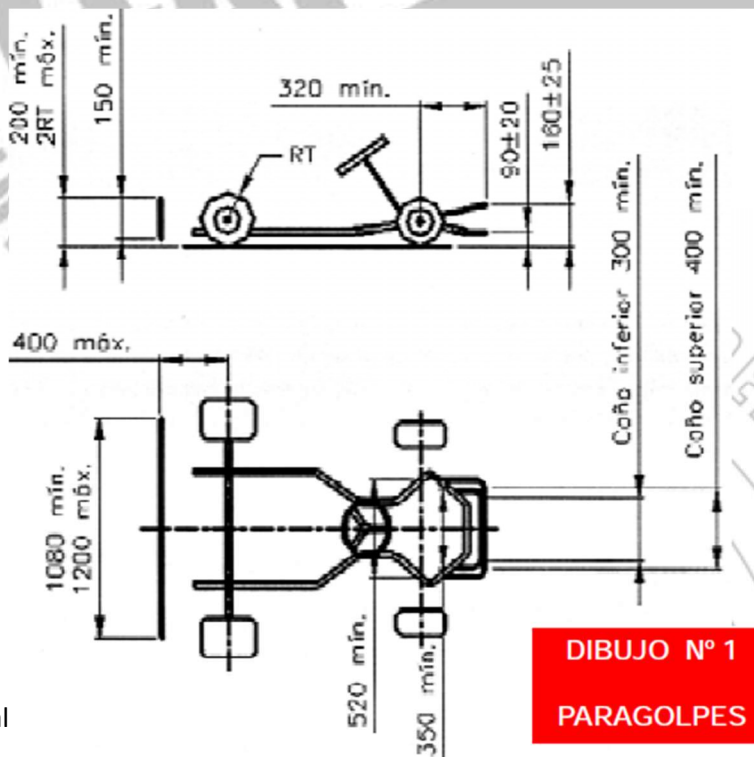
Protección de las ruedas traseras: obligatorio Altura mínima superior de 150 mm del suelo. Ancho mínimo: 1080 mm. Ancho máximo: 1200 mm.

4.- PUNTA DE EJE:

No deberán sobresalir del plano lateral de las llantas.

5.- PISO:

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





6.- PISO:

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

7. VOLANTE DE CONDUCCION:

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.-

8. PIEZAS AUXILIARES DEL CHASIS:

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

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

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



7.- CARROCERIA

1.- CARROCERIA:

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

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

2.- PONTONES LATERALES:

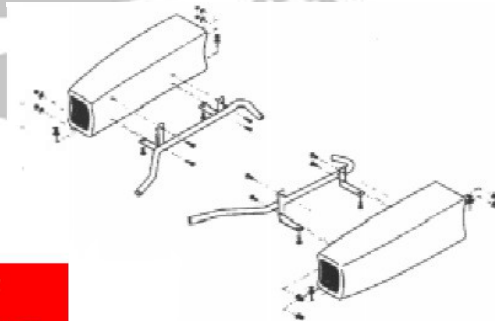
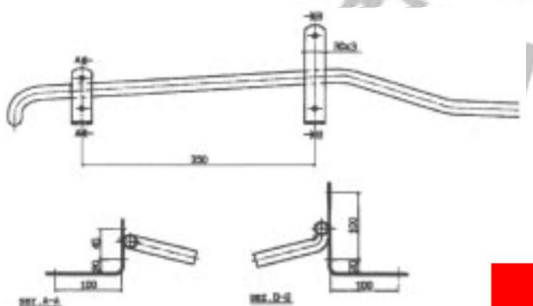
Bajo ninguna circunstancia deben localizarse sobre el plano superior de los neumáticos delanteros y traseros o más allá de la parte externa de los neumáticos delanteros y traseros con las ruedas delanteras en posición recta. No deberán superar la cara externa de los neumáticos traseros, deberán estar contruidos en plástico únicamente.- En caso de competencia lluviosa, se autoriza a obturar los orificios frontales de los pontones para evitar el ingreso de agua a los mismos. Deberán tener un despeje mínimo de 25mm (veinticinco), respecto del suelo y un máximo de 60 mm (sesenta) (ver Dibujo N°2).-

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

3.- PANEL FRONTAL:

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

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



DIBUJO N° 2
BARRAS LATERALES
PONTONES LATERALES



DIBUJO Nº 4
TROMPA FRONTAL
MONTAJE



5.- PLACA PORTA NUMEROS:

De uso obligatorio en la parte trasera de karting, sujeta al paragolpes trasero. Deberán ser planas con bordes redondeados y de 22 cm. por lado. Estarán contruïduos en material plástico flexible y opaco. Ver infografía al final del Reglamento Técnico.-

6.- NUMEROS IDENTIFICATORIOS:

Ver infografía al final del Reglamento Técnico.-

7.- IDENTIFICACION DEL PILOTO:

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

8. TANQUE DE COMBUSTIBLE:

Deberá ser colocado debajo de la torre de dirección perfectamente anclado y con sus conexiones colocadas de manera que impidan el venteo de combustible.- Deberá ser de material plástico apto para almacenar combustible y de color transparente, únicamente, a fin de que exteriormente se observe el contenido.-

9.- BOMBA DE COMBUSTIBLE:

Libre, de accionamiento mecánico mediante una leva colocada en el eje trasero.-

10.- FRENOS:

FRENOS TRASEROS: Libres debiendo actuar los mismos sobre el eje rígido.

FRENOS DELANTEROS: De uso opcional.

11.- PEDALERA:

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

12.- ACELERADOR:

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

13.- TRANSMISION:

A cadena, con eje rígido.-

14.- LLANTAS:

Ancho máximo 8" (ocho pulgadas). Prohibido el uso de dispositivos o labio anti deriva.-

15.- COLECTOR DE COMBUSTIBLE:

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

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 60 (sesenta) milímetros de ancho por el largo que va entre el piñón del motor y el paragolpes trasero.-



16.- LASTRES:

Está autorizado para ajustar el peso del Karting, la colocación de uno o varios lastres.-

Deben ser bloques sólidos de metal, sujetos al chasis o al asiento, mediante por lo menos dos tornillos de un diámetro mínimo de 6 (seis) milímetros con tuercas autofrenantes y con arandela de un diámetro exterior mínimo de 5 veces el interior.-

17.-ADQUISICION DE DATOS:

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

18.- SENSOR DE TIEMPOS / TRANSPONDER:

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

19.- PASAPORTE TECNICO PARA TODO EL KARTING SANTAFESINO FAPCDMS:

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

1. **Tipo de motor:** Libre mono cilindro 110CC 4 tiempos, árbol de levas a la cabeza, refrigerado por aire cilindro horizontal, con caja de cuatro velocidades como máximo de origen Chino. Cilindrada máxima 115CC. Prohibido marcas de origen japonés.
2. **Cárter:** 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 similar de venta comercial. Permitido su rectificado, prohibido el uso de camisa cromada. Obligatorio el uso de juntas base de cilindro. Espesor y material libre. Cilindrada máxima 115CC. Sin tolerancia. Recorrido de 55.5 para diámetro máximo de 51,25. Recorrido de 49.9 para diámetro máximo de 54,25.



4. **Tapa de cilindro:** Original del motor, sin ningún tipo de alteración. Obligatorio el uso de junta de tapa de cilindro del tipo original (espesor libre). Cubicación 9 cm. medido con bureta por barrido, con bujía como termina la competencia, (Aceite hidráulico YPF 20. 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. Se permite arenado exterior para mejor estética.

4.1. DIAMETRO DE ENTRADA DE ADMISION: 24,70mm máximo;

4.2. DIAMETRO DE SALIDA DE ESCAPE: 21,50mm máximo;

Dicha medida será tomada en la parte exterior del fresado, en el plano de apoyo de los tubos.

5. **Casquillos:** Admisión diámetro máximo 19,20mm. Asiento (45°). Escape diámetro máximo 17,10mm. Asiento (45°).
6. **Árbol de Levas:** Cruce libre, alzada máxima 6.5mm. sobre el platillo de válvulas sin luz para admisión y escape. Precintado de tapa de leva (figura adjunta).
7. **Corona de distribución:** original del motor en uso, se permite corredera (manteniendo sus tres bulones originales).
8. **Tensor Cadena de distribución:** Se permite tope de teflón.- Se permite tapón de flauta de Distribución, de cualquier material.
9. **Guías de válvulas:** Originales en material, forma y dimensiones.
10. **Válvulas:** De uso comercial, manteniendo su forma y largo original prohibido pulido, mecanizado.- Se permite torneado de base con el sólo motivo que no se toquen entre sí.
- 10.1. Admisión: diámetro 23,00mm $\pm 0,10$ mm. Vástago 5mm, largo 66mm $\pm 0,20$ mm
- 10.2. Escape: diámetro 20,00mm $\pm 0,10$ mm. Vástago 5mm, largo 65mm $\pm 0,20$ mm
11. **Platillos de Válvulas:** Originales o similares en material, forma, masa y dimensiones.
12. **Resortes de Válvulas:** Libre en forma, medidas y dureza, permitido suplementar con arandelas.
13. **Holgura de válvulas:** Libre.
14. **Balancines:** Originales o similares. Permitido tratamiento de dureza y/o rellenado. Cota de leva, apoyo libre.
15. **Tapas del orificio de ajuste del alzaválvulas:** Originales o similares.



16. **Cigüeñal:** Original del motor en uso. No se permite muñón desplazable. Carrera larga 55,50mm, carrera corta 49,50mm.
17. **El peso del conjunto comprendido por:** cigüeñal, biela, rodamientos y piñón de distribución deberá ser:
- 17.1. Carrera larga: 2169g \pm 30g;
- 17.2. Carrera corta: 2043g \pm 30g;
- Ambos deberán mantener en chavetero en su posición y forma original.
18. **Biela:** Provista para motores de gran serie, manteniendo su longitud entre centros y masa. Prohibido cualquier trabajo adicional sobre la misma.
19. **Pistón:** Original del motor 110CC (cantidad y forma de aros inalterable), marca libre. Cabeza semiplana, se permite fresar para cavidad de válvulas, afloración cero.
20. **Aros:** Originales del motor o similares. Cantidad original. Todos los aros deben estar en correcto funcionamiento, manteniendo la presión original contra la camisa del cilindro, al finalizar la competencia.
21. **Bridas intermediarias:** Categoría Junior: no se utilizará brida.-
22. **Carburador:** Original del motor, marca Keihin o su recambio igual al original, de nacionalidad CHINA de guillotina \varnothing 15mm y 17,5mm x 13mm en su garganta.- Prohibido modificar las dimensiones, forma, posiciones o terminación superficial de cualquiera de sus piezas.- Posición en altura de la aguja en la guillotina libre, manteniendo su forma de uso original.- Se podrá utilizar carburador CG 125 de Honda o su similar de recambio de origen Chino con o sin bomba de pique. Pasos de combustibles libre. Siendo su medida de garganta de 19,5mm. x 25,4mm máximo. Su cortina deberá ser de 20mm como máximo y no se podrá tocar ninguna superficie interior correspondiente al cuerpo. Ni pulido ni fresado.- Se permite eliminar el cebador y se debe tapar los orificios que esto genera.-Prohibido modificar las dimensiones, forma, posiciones o terminación superficial de cualquiera de sus piezas.- Aguja libre, manteniendo su forma de uso original.- El diámetro de paso de combustible de los surtidores es libre. Se permite venturi, trompeta o cualquier elemento que aloje el filtro.
23. **Filtro de aire:** Uso obligatorio, diseño libre.
24. **Tubo de admisión:** Original, o del mercado de reposición. Mantendrá sus formas de atornillado. Se podrá cortar aproximadamente en la mitad de su largo y unir con manguera para evitar roturas y vibraciones. La manguera de unión no deberá superar los cincuenta (50) mm de largo. Se podrá pulir su interior. En el caso de utilizar el tubo de admisión que tenga mayor diámetro que el conducto de la tapa de cilindros, se podrá colocar una brida orientadora que su espesor no podrá superar los 4mm. Prohibido biselar.



25. **Escape:** Libre diseño y forma, respetando 50cm del caño de la salida de escape como mínimo sin variación de medida. Con sordina desarmable. Deba tener una arandela soldada cerca del motor para precintar.

26. **Rodamientos, jaulas, retenes, juntas y cadenas:** Originales o similares.

27. **Embrague Primario:** Original, prohibido cualquier tipo de modificación. Cantidad de discos original.

28. **Embrague Secundario:** Campana, patines y resortes originales, prohibido cualquier tipo de modificación.

29. Transmisión:

29.1. Primaria: Cantidad de dientes de la corona primaria 69. Cantidad de dientes del piñón 17. Relaciones de caja: 1° 34-12; 2° 29-17; 3° 26-21; 4° 23-24.- Cadena de dimensiones similares a la utilizada por el motor original (paso ½").

30. **Sistema de arranque y llave de corte:** Permitida la extracción de la palanca para patada. El arranque eléctrico debe funcionar correctamente, conservando el mecanismo interno del motor en estado original.



31. **Alternador:** De uso opcional. Prohibido retirarlo.
32. **Batería:** De uso y funcionamiento obligatorio de 12V – 5 Ah libre mantenimiento.- La misma debe estar correctamente fijada a un soporte metálico ubicado sobre bastidor lado izquierdo de la butaca preferentemente abulonada con planchuela metálica (único lugar de colocación) Prohibido soporte plástico. Terminantemente prohibido debajo del tanque de combustible.
33. **Encendido:** Original, punto original, del tipo trifásico. Cable de bujía de cobre, no antiparasitario, capuchón original o tipo original NGK de goma.- Prohibido corredera en el captor, será medido con un tester y no debe superar los 140ohm. La bobina interna del encendido será medida con un tester y no debe superar los 400ohm.
- 33.1. CDI: Original de fábrica o marca Pietcard número 2382 R. La tapa del encendido debe tener la guía de tapa original.
- 33.2. Volante: original de motor, sin ningún tipo de modificación. Peso: 1050g como mínimo y 1330g como máximo.
34. **Bujía:** libre, rosca original con su respectiva arandela original. Se permite el uso de separador.
35. **Bomba de nafta:** mecánica o por vacío de motor.
36. **Combustible:** ver página 13 del reglamento deportivo 2023.
37. **Neumáticos:** SE USARÁN SOLAMENTE SLIP (LISOS), CADA NEUMATICO SE DEBERAN UTILIZAR DURANTE TRES (3) CARRERAS CORRIDA POR EL PILOTO ANTES DE SER REEMPLAZADOS.
LA MARCA UTILIZADA SERA SOLAMENTE NEUMATICOS DE MARCA "NA CARRERA" Y SE COMERCIALIZARAN BAJO LA MARCA "IBF TIRES" HOMOLOGADA POR LA COMICION NACIONAL DE KARTING (CNK) SELLO AMARILLO.



38. **Precintos:** Se deberá hacer un agujero de 2 mm en, tornillo que sujeta el tubo de admisión con el carburador, una tuerca larga en la tapa de cilindro, y en el tornillo central de la tapa del árbol de levas, preferentemente del lado del encendido. Para colocar precintos provistos por la FAPCDMS.
39. **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, deberá largar en la última fila, tanto de clasificación a serie, como de serie a final.

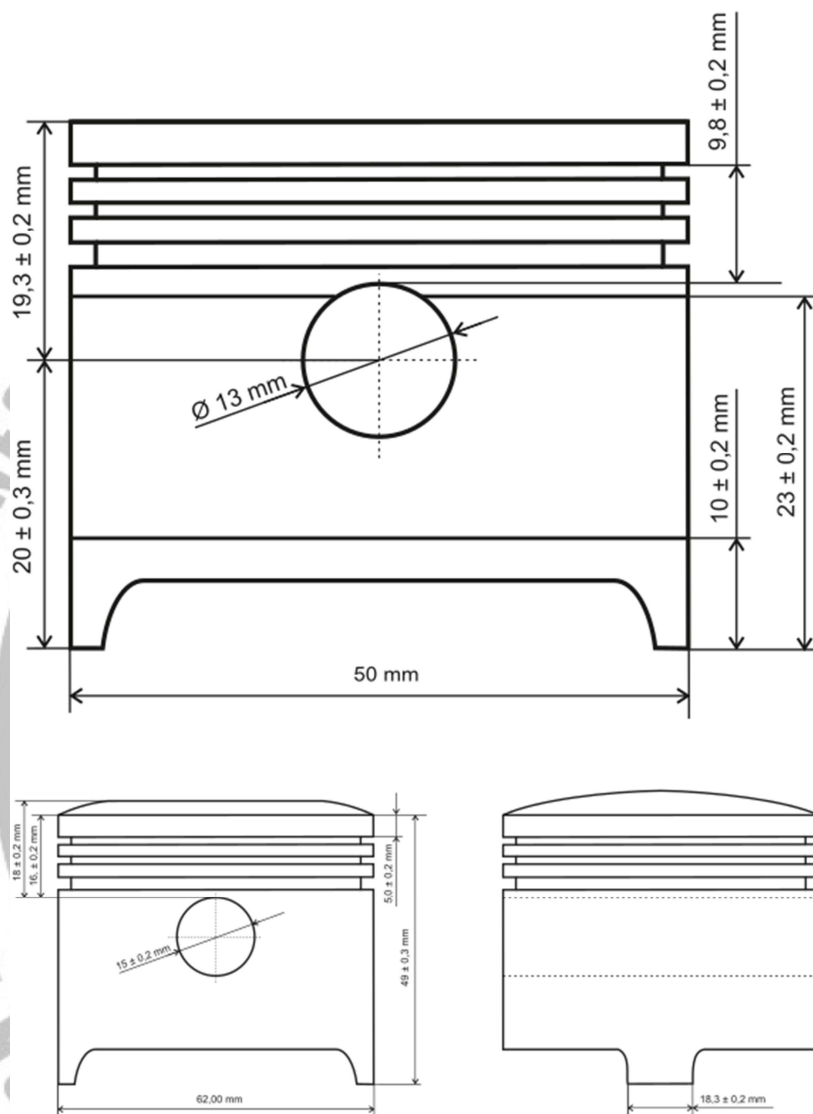


40. La Comisión Técnica de la FAPCDMS se reserva el derecho de modificar o readaptar la restricción aplicada a cada tipo de motor, para más o para menos, cuando lo crea conveniente, con el propósito de lograr la mayor paridad mecánica en el rendimiento de los mismos; notificando a los pilotos con no menos de 15 días de antelación a la puesta en vigencia.



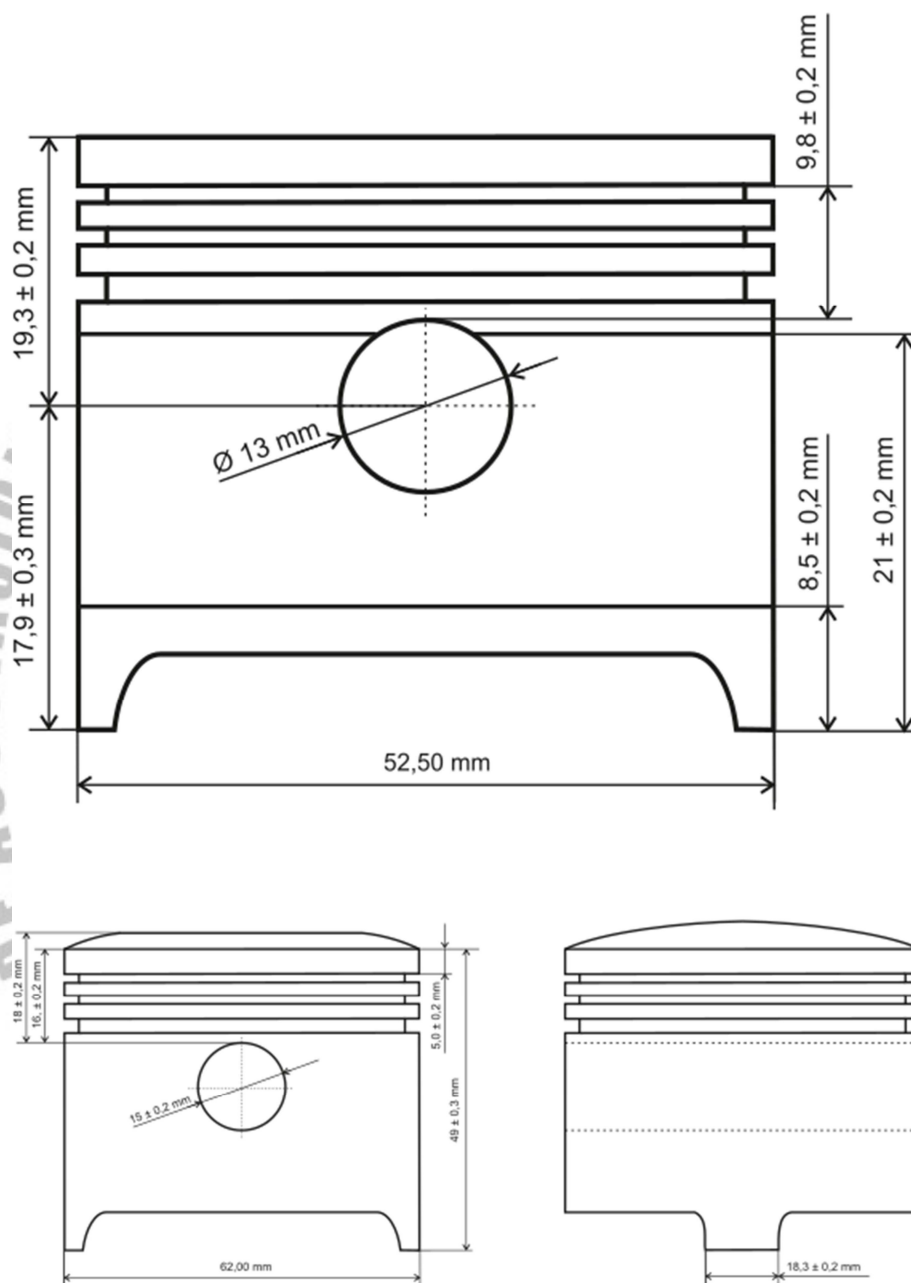


Croquis Pistón 110CC $\varnothing 50,00\text{mm}$



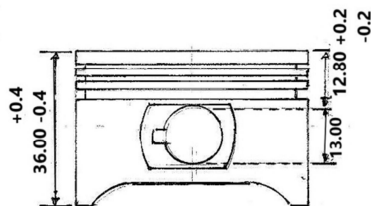
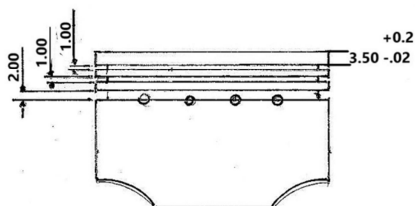


FUTURA 110CC

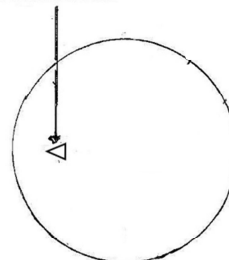




Futura 110CC



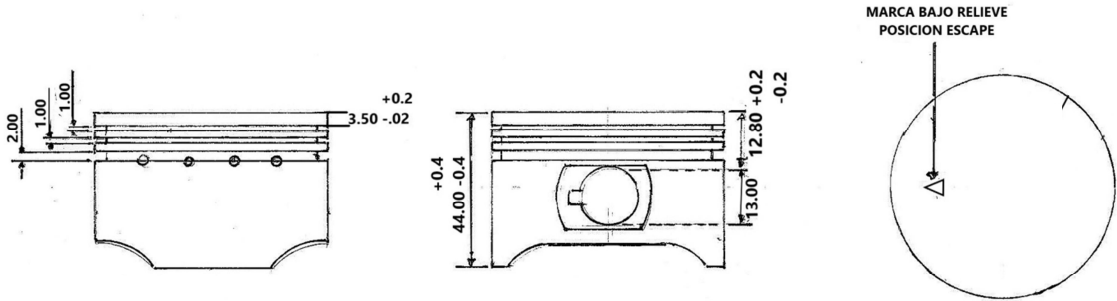
MARCA BAJO RELIEVE
POSICION ESCAPE



MODELO	110 DIRECTO 4T
STD Ø	52.50mm
PART. N°	916



CD 110CC.

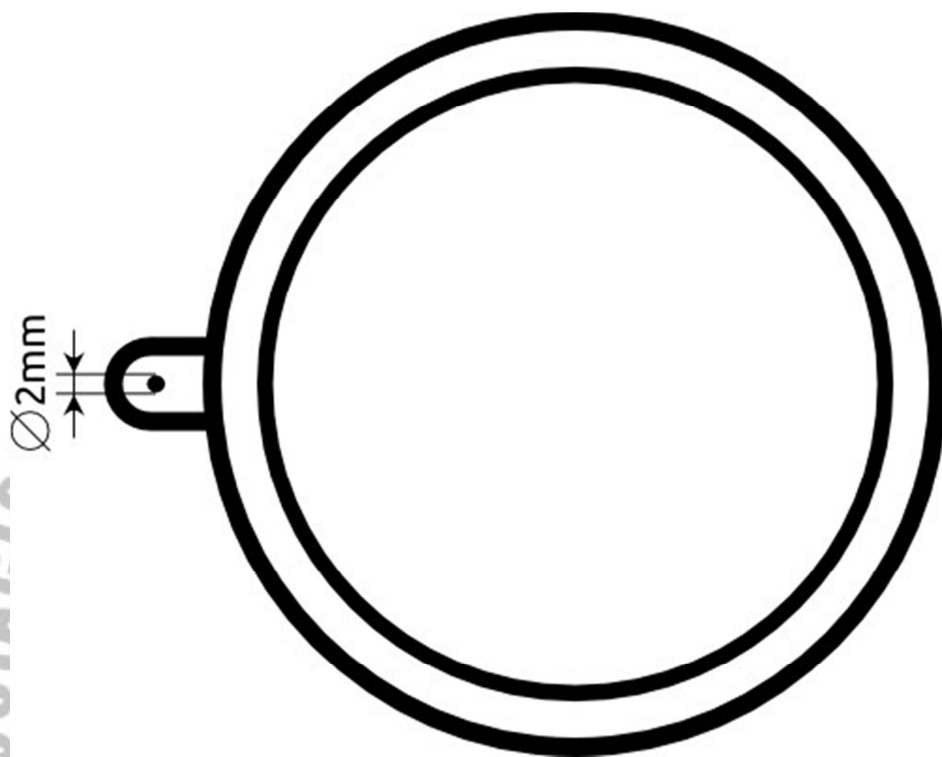


MODELO	CD 100 CAJERO 4T
STD Ø	50.00mm
PART. Nº	916





Croquis Tapa Leva





41. Edad para participar – peso mínimo permitido -numeración y color:

KARTING 110 CC 4 TIEMPOS CON CAJA JUNIORS	EDAD PERMITIDA <i>Desde los 9 años cumplidos a los 12 años inclusive.-</i>	PESO MINIMO PERMITIDO 135 Kg.	 25	NUMERO BLANCO PLACA VERDE
CATEGORIAS KARTING SANTAFESINO FAPCDMS	KARTING REGIONAL DEL SUR			

