



## REGLAMENTO TÉCNICO

### CATEGORÍA: “KARTING 125CC KMX INTERNACIONAL”

**ART. Nº 1: CATEGORIA:** Los Karting serán agrupados en dos categorías denominadas “**KARTING 125CC KMX INTERNACIONAL**” y “**KARTING 125CC KMX INTERNACIONAL MASTER**”

**ART. Nº 2: VIGENCIA:** La Federación Regional de Automovilismo Deportivo Nº3 Zona Centro de la Provincia De Buenos Aires, dependiente de la Comisión Deportiva del Automóvil Club Argentino, fiscalizará el campeonato de Karting Del Centro 2019.

El mismo comprende las competencias que están incluidas en el calendario deportivo oficial. Todas las partes involucradas; organizadores, concurrentes, pilotos y oficiales deportivos se comprometen a aplicar, respetar y observar el Reglamento Deportivo Automovilístico (RDA), el Código Deportivo Internacional (C.D.I), el Reglamento de Campeonato (R.C.), el Reglamento Particular de la Prueba (R.P.P.) y toda norma o anexo que se legisle en el futuro.

El presente reglamento de campeonato entra en vigencia el 1º de enero de 2019 y reemplaza a todo otro reglamento de campeonato del Centro Bonaerense de Karting emitido con anterioridad. -

### ART. Nº 3: DISPOSICIONES GENERALES:

- A. 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 restringidas únicamente al elemento liberado. -
- B. Ningún elemento podrá cumplir una función distinta de las específicamente previstas por el fabricante del vehículo en caso de ser un elemento original, o de la función prevista por el presente Reglamento en caso de ser un elemento no original del vehículo declarado. -
- C. Todos los elementos del vehículo no especificados en este Reglamento Técnico, deberán ser originales de fábrica. En caso de reclamaciones o verificaciones, la Comisión Técnica de esta Federación Regional, utilizara para su cometido como elemento patrón para su control las piezas originales de fábrica. -
- D. A los señores preparadores, corredores, mecánicos y concurrentes, toda consulta respecto a la interpretación y aplicación de este Reglamento Técnico, deberá hacerse por escrito ante el Comité Ejecutivo de esta Federación Regional, quien se reserva el derecho



de aprobar o no, todo aquello que no esté especificado en el mismo, y se estará conforme a lo que ésta dictamine.

- E. 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.
- F. Se prohíbe el uso de titanio y fibra de carbono con excepción en rodamientos. - **G. Aclaraciones:**
  - **SE ENTIENDE POR SIMILAR:** A toda pieza de diferente fabricante, con las características de la original.
  - **SE ENTIENDE POR OPCIONAL:** A optar por tener o quitar una pieza.
  - **SE ENTIENDE POR LIBRE:** La libertad de su trabajo o cambio, pero el elemento debe estar. -

**ART. Nº 4: MOTORES:** Dos tiempos. Que vengan montados de fábrica en motocicletas tipo Cross (Únicamente: Honda, Suzuki, Kawasaki, Yamaha y KTM). Se prohíbe el uso de válvulas electrónicas. -

**ART. Nº 5: CILINDRADA MAXIMA:** La cilindrada máxima permitida en el motor, es de 127 cc. (sin tolerancia alguna). -

**ART. Nº 6: CIGUEÑAL:** Original del motor. - Carrera 54 a 54,5 mm

**ART. Nº 7: CILINDRO:** Original, está totalmente prohibido el uso de cilindros especiales (Pro Circuit, Athena, Gilardoni SXS. etc.) y solo se permitirán reemplazos originales de cada marca. Preparación interior: Libre.

**ART. Nº 8: CAMISA DE CILINDRO:** Material y preparación libre. -

**ART. Nº 9: TAPA DE CILINDRO:** Original o similar. Se permite el cielo postizo.

**Precintos:** Todo motor tendrá una tuerca que supere el espárrago de la tapa de cilindro con un orificio de 5 mm y otro orificio en la tapa de cilindro para colocar un precinto. -

**ART. Nº 10: CARTER:** Original, interior libre. Se permite modificar Carter exteriormente para orientar el carburador.

**ART. Nº 11: AROS:** Libres en cantidad y medidas. -

**ART. Nº 12: PERNO DE PISTON:** Libre. -

**ART. Nº 13: PISTON:** Libre.

**ART. Nº 14: BIELA:** Original del motor o sustituto de repuesto.



**ART. Nº 15: CARBURADOR:** Original. Libre preparación, hasta 38,20 mm de diámetro como máximo en la boca de entrada y 38,20 mm como máximo en la boca contra el tubo de admisión. Cebador original, Comando del cebador libre.

**POWER SHIFT:** Prohibido su uso. -

**ART. Nº 16: CONDUCTO DE ADMISION Y FLAPPERA:** Libres. -

**ART. Nº 17: ALIMENTACION DEL CARBURADOR:** Por bomba de nafta mecánica o de vacío. - comando de accionamiento en la grilla de largada únicamente en el volante, soporte de butaca o bombín (pepa). -

**ART. Nº 18: ENCENDIDO:** Original del motor o sustituto de repuesto. Prohibida la caja negra regulable exteriormente. -

**ART. Nº 19: CAJA DE VELOCIDADES:** Original del motor o sustituto de repuesto.

**ART. Nº 20: EMBRAGUE:** Original. Debe poseer y utilizar embrague en baño de aceite. -

**ART. Nº 21: TRANSMISION PRIMARIA:** Libre. -

**ART. Nº 22: TRANSMISION SECUNDARIA:** A cadena con eje rígido. Todo Karting deberá tener en la zona donde va montada la cadena de transmisión un cubrecadena protector de no menos de (60) sesenta milímetros de ancho por el largo que da entre el piñón del motor y la corona de transmisión montada sobre el eje. -

**ART. Nº 23: FILTRO DE AIRE:** Libre, se permite venturi.

**ART. Nº 24: CUBREVOLANTE:** Obligatorio, metálico y atornillado. -

**ART. Nº 25: SISTEMA DE ARRANQUE:** Es opcional el uso de sistema de arranque o patada. -

**ART. Nº 26: ESCAPE:** No deberá exceder los límites naturales del vehículo, la altura no podrá superar el centro del volante de conducción. Deberá existir una protección o separación adecuada a los efectos de impedir todo contacto entre el sistema de escape y el piloto en posición normal de manejo. El sistema de escape deberá estar perfectamente fijado al chasis y no ofrecer posibilidades de desprendimiento. No se permite terminarlo en forma de sacabocados si no con una arandela de 40 mm. Es obligatorio el uso de turbo silenciador. Es obligatorio el uso de silenciador en los boxes. Quien no lo hiciera deberá abonar una multa de \$ 500, la que será duplicada en caso de reincidir. -



**ART. Nº 27: COMBUSTIBLE:** Se utilizará nafta y aceite. Se permite Aeronafta. Quedando a criterio del Comisario Técnico, cuando él lo requiera, colocar combustible de la técnica o la medición con una nafta patrón con un comparador de combustible provisto por la categoría, para la clasificación, serie y/o final. –

**ART. Nº 28: MODIFICACIONES EXTERIORES:** El block motor completo (Tapa de cilindro, cilindro y cárter) podrá ser modificado en su parte exterior, siempre y cuando dichas modificaciones sean para adaptación al chasis. -

**ART. Nº 29: PESOS MINIMOS:** En el orden de llegada con piloto y toda su vestimenta reglamentaria, el peso debe ser de 170 kilogramos para la 125 KMX INTERNACIONAL y 180 Kg. para la 125 KMX INTERNACIONAL MASTER (Exceptuando los que pesan 189 kg sin lastre, sin límite de edad)-

El lastre se colocará fijo al chasis o a la butaca, en lugar bien visible y con un orificio para precintarlo, abulonado con tornillos de 8 mm. Como mínimo de diámetro y arandelas planas de 4 mm. De espesor con un diámetro de 30 mm. Como mínimo y tuercas autofrenantes. Se prohíbe colocar lastres con precintos. La falta de cumplimiento de este artículo determinará directamente la exclusión y podrá además ser penalizada. -

**ART. Nº 30: BUJIA:** Libre, cantidad una (1). -

**ART. Nº 31: RODAMIENTOS:** Libre. -

**ART. Nº 32: CHASIS:** Libre de fabricación Nacional con eje rígido y sin suspensiones de ningún tipo, se permite frenos, a campana o a disco, mecánico o hidráulico, opcional delanteros al competir en pista de tierra. Cubre cadena Obligatorio. Distancia entre ejes: mínimo: 101 cm., máximo: 127 cm.

- **Trompa, babero y pontones:** Uso obligatorio, homologado de plástico flexible o plástico inyectado, prohibido utilizar chapa. La Trompa deberá estar montada por uno o dos ganchos reglamentarios, prohibido sujetar los ganchos con precintos o cualquier elemento de amarre, Obligatoriamente deberá tener pontones, trompa y defensa trasera o paragolpes, que cubra por lo menos la mitad de la rueda trasera.

Es obligatorio usar cable de freno mayor a 4 milímetros para sujetar paragolpes trasero. No podrán estar fijas. Si durante la competencia pierde uno de estos elementos no será motivo de exclusión, pero debe dar el peso mínimo estipulado sin él. Debiendo reparar para la siguiente prueba. Prohibido utilizar chapa ni aluminio. Prohibido fijar los lastres en estos elementos de seguridad. -



- Paragolpes trasero: Obligatorio. Deberá cubrir el ancho de los neumáticos traseros. Deberá tener un caño que una los dos largueros del chasis en la parte trasera montado en los bulones de la defensa, diámetro del mismo 16 mm. Deberá ser de una altura no mayor a los  $\frac{3}{4}$  de la altura de la goma inflada normalmente y de un ancho no mayor a la medida externa de las llantas colocadas en su eje. Será de uso opcional, la utilización del nuevo paragolpes trasero envolvente de una sola pieza en material plástico, queda aclarado que en el mismo tendrá que colocar una placa 20x20 para la colocación del número sin excepción. –
- **Piso:** Deberá ser de material rígido o aluminio y cubrirá desde la parte delantera hasta la butaca. –
- **Butaca:** Debe estar construida en material plástico rígido de manera tal que el piloto quede impedido para desplazarse lateralmente y hacia adelante. –
- **Dirección:** Debe estar accionada por un volante, queda absolutamente prohibido todo comando flexible por cable o cadena, todas las uniones del sistema deberán estar con chavetas pasantes o tuercas autofrenantes. –
- **Punta de ejes:** Las mismas no podrán sobresalir del plano externo del labio de la llanta. –
- **Pedales:** La posición de los pedales no deben exceder el perímetro del chasis en el momento de ser accionados. –
- **Llantas:** Libres de fabricación nacional. –
- **Volante de conducción:** Prohibido la utilización de volantes de madera, deberán estar forrados en cuero u material blando, preferentemente aquellos homologados para competición, pudiendo su tercio superior ser recto. –
- **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. Deberá ser de color transparente únicamente, a fin de que exteriormente se observe el combustible allí contenido. –

#### **PROHIBIDA BARRA CUCHILLA. -**

- A. Equipo matafuegos:** Se sugiere tener en cada Box de cada participante, un equipo matafuegos en lugar seguro, visible y a mano, un matafuego de polvo químico. Asimismo, se le solicita a cada responsable de cada equipo, tener y tomar conocimiento elemental del manipuleo y uso del matafuego. -



**ART. Nº 33: CAMBIO DE CHASIS:** Se permite el cambio de chasis, previo justificativo ante el comisario deportivo y técnico, quienes podrán autorizar el mismo, también se permite el cambio de sus partes. Está terminantemente prohibido utilizar en el cambio, el chasis de otro piloto inscripto en la misma carrera y en cualquiera de las categorías participantes.

Este cambio de chasis durante una carrera implica el retraso en la largada a la última fila y la pérdida de los puntos obtenidos hasta ese momento. Los mismos serán precintados por los técnicos de la FRAD 3 Centro. -

**ART. Nº 34: CAMBIO DE MOTOR:** Se permitirá el cambio de motor por cualquier rotura comprobada y verificada por el Comisario Técnico. Este cambio de motor durante una carrera implica el retraso en la largada a la última fila y la pérdida de los puntos obtenidos hasta ese momento. El motor roto debe cumplir con el reglamento técnico, sino determinará automáticamente la exclusión total de la competencia. Se deberá solicitar la autorización al Comisario Técnico para el cambio. -

En caso de reparación, el corte de precinto, se debe realizar con la autorización del Comisario Técnico, sino determinará automáticamente la exclusión total de la competencia. Se podrá trabajar y/o reemplazar el elemento averiado. Se tomará como cambio de motor tanto cuando se cambie la panza o cuando se cambie el cilindro indistintamente. - Además el elemento descartado debe cumplir con el reglamento técnico. -

**ART. Nº 35: NEUMÁTICOS:** Se deberán utilizar los autorizados por la categoría y comercializados por la misma. Solo 1 juego por carrera. Los neumáticos serán controlados por la categoría. Marca NA Carrera con dibujo, compuesto Azul.

**ART. Nº 36: SEGURIDAD:**

**A) Indumentaria:** El piloto deberá obligatoriamente utilizar un casco atado, un par de guantes que le cubran totalmente manos y muñecas y cuello protector. La vestimenta será de cuero o de tela homologada en la CNK, debiendo recubrir todo el cuerpo, piernas y brazos incluidos. El calzado debe recubrir los tobillos y ser resistente. Los cascos deberán estar encuadrados en las prescripciones de la FIA (Anexo Y, Cap. III Art. 1). Se advierte sobre el hecho que ciertos materiales de cascos no deben estar pintados ni llevar adhesivo. -

**ART. Nº 37: IDENTIFICACION:** Durante todas las competencias los vehículos participantes deberán llevar en los lugares establecidos en el presente artículo, el numero identificador que le ha asignado a cada uno de los pilotos la FRAD Nº 3 Centro.

Todo Karting deberá estar identificado obligatoriamente con los números asignados por la FRAD Nº 3 Centro, colocando una placa de 20 x 20 cm. en la





parte delantera sobre la columna de dirección y otra en el paragolpes trasero y ambos pontones y que sea perfectamente legible.

De 16 cm de alto por 4 cm de ancho.

**CLASE 125 cc INTERNACIONAL** fondo verde numero blanco. –

**CLASE 125 cc INTERNACIONAL MASTER** fondo amarillo numero negro. -

Su fijación debe ser tal que no se suelte con las vibraciones del Karting durante la competencia. En todos los casos, si durante el transcurso de una competencia se suelta alguna de las placas identificadoras, ello no será motivo de parar a reparar, sino que el piloto se hace responsable por cualquier inconveniente que surja en el planillaje, no teniendo derecho a ningún reclamo.

Se deberá inscribir en el karting o casco protector, el nombre del piloto y el grupo sanguíneo, con caracteres suficientemente legibles.

La FRAD N° 3 Centro se reserva el derecho de relacionar los números de competición con firmas comerciales (Capitulo XV del C.D.I. y el R.D.A.).-

#### **ART. N° 38:**

##### **EDADES MÍNIMAS DE LOS PILOTOS Y REQUISITOS PARA PARTICIPAR:**

De quince (15) años cumplido en adelante para la clase 125cc KMX Internacional y desde 32 años cumplidos en adelante para la categoría 125 KMX Internacional Master. Deberá además acreditar antecedentes deportivos ante la Federación Regional de Automovilismo Deportivo N° 3 zona Centro de la Provincia de Buenos Aires quien concederá la autorización para participar.

Se exige como mínimo haber participado al menos un año en una categoría de potencia similar, o al menos de potencia equivalente a la 125 XX con caja. Se le podrá exigir además una prueba de suficiencia. -

**ART. N° 39: LICENCIAS MEDICO DEPORTIVAS:** Todos los pilotos deberán tramitar sus respectivas Licencias Medico Deportivas, antes de la primera competencia que participen, en la sede de la Federación Regional de Automovilismo Deportivo N° 3 zona Centro de la Provincia de Buenos Aires, ubicada en la calle Dr. Empanza 2913 de la ciudad de Saladillo. La Licencia Médica Nacional será realizada de acuerdo a lo dispuesto por la CDA del ACA, se sugiere que las realicen ante la empresa UDEM S.R.L. sita en Alem 3243 de la ciudad de Saladillo.

Además, para los menores de 18 años, autorización de los padres ante Juez de Paz o Escribano Publico, donde figure expresamente que se le permite



participar en competencias automovilísticas y/o karting, como así también presentar fotocopia de la partida de nacimiento del piloto. -

**ART. Nº 40: CIRCULACIÓN EN BOXES:** Se prohíbe la circulación en boxes con el Karting en marcha. Para calentarlo se debe utilizar únicamente el lugar habilitado para ese fin. Las autoridades de la prueba podrán aplicar sanciones que van desde la multa hasta la exclusión de la carrera de acuerdo a la gravedad de la falta. -

**ART. Nº 41: REVISIÓN TÉCNICA:** Terminada la competencia los tres primeros puestos deberán pasar por el área técnica para su revisión, estando tanto el comisario técnico como el deportivo facultados para llamar a revisión técnica a cualquier karting que haya participado de la competencia. Si un competidor se negare a ser examinado por la técnica su conducta será considerada como antideportiva grave e informada al comité de penalidades para su sanción.

En la revisión técnica deben estar presentes únicamente el piloto y un mecánico por karting, si no fuera así y hubiera más personas en el perímetro, el piloto será sancionado o bien multado con \$ 1000.-

**NOTA IMPORTANTE:** Todo motor deberá tener un depósito de descarga de aceite y nafta. –

Saladillo, 1º de Enero de 2019

\*\*\*\*\*

.....  
**CERBINO Jorge Horacio**  
**Presidente**  
**FRAD Nº 3 Centro**



