

CAMPEONATO MISIONERO DE KARTING

REGLAMENTO TÉCNICO 2026



CATEGORIAS:

- 150cc. Junior
- 150cc. Master
- 150cc. Senior
- Copa Damas

Vigencia: Este Reglamento tendrá vigencia desde el 01 de enero de 2026 al 31 de diciembre de 2026 y reemplazará a todo otro reglamento que se haya emitido con anterioridad.

Contenido

MUY IMPORTANTE	4
ART. 1: MOTORES	4
ART. 2: CARTER.....	5
ART. 3: CILINDRO	6
ART. 4: TAPA DE CILINDRO	6
ART. 5: ÁRBOL DE LEVAS	7
ART. 6: GUÍAS DE VÁLVULAS	8
ART. 7: VÁLVULAS	8
ART. 8: ASIENTO DE VÁLVULAS.....	8
ART. 9: RESORTES DE VÁLVULAS.....	9
ART. 10: PLATILLO DE VÁLVULAS.....	9
ART. 11: RELACIÓN DE COMPRESIÓN	9
ART. 12: BALANCINES:	10
ART. 13: CIGUEÑAL	10
ART. 15: PISTÓN	11
ART. 16: PERNO DE PISTÓN.....	11
ART. 17: AROS	12
ART. 18: FILTRO DE AIRE.....	12
ART. 19: TUBO DE ADMISIÓN	12
ART. 20: EMBRAGUE	12
ART. 21: ESCAPE	13
ART. 22: CARBURADOR	13
ART. 23: CAJA DE CAMBIOS	15
ART. 24: ENCENDIDO	15
ART. 25: CAPTOR.....	17
ART. 26: BUJÍA:	17
ART. 27: SISTEMA DE ARRANQUE.....	17
ART. 28: BOMBA DE NAFTA	17
ART. 29: BATERÍA	17
ART. 30: TRANSMISIÓN.....	17

ART.31: RODAMIENTOS-RETENES	17
ART. 33: TANQUE DE COMBUSTIBLE	18
ART. 34: BUTACA.....	18
ART. 35: VOLANTE DE CONDUCCIÓN.....	18
ART. 36: LLANTAS.....	18
ART. 37: PROTECTOR DE CADENA	19
ART. 38: INDUMENTARIA DEL PILOTO.....	19
ART. 39: CHASIS	19
Art. 40-1: NAFTA	20
ART. 40-2: CONTROL.....	21
ART. 41: PRECINTOS.....	21
ART. 42: NEUMÁTICOS.....	21
ART. 43: LASTRES	22
ART. 44: PARAGOLPES	22
ART. 45: TELEMETRIA	23
ART. 46: SENSORES/TRANSPONDER.....	23
ART. 47: LUZ TRASERA DE SEGURIDAD	23
ARTÍCULO 48: NÚMERO IDENTIFICATORIO:	24
ART. 50: REGLAMENTO.....	25
150cc. Junior	26
150cc. Senior.....	26
150cc. Master	26
Copa Damas.....	26

MUY IMPORTANTE

Cada vez que el vehículo ingrese a la revisión técnica final deberá hacerlo el piloto, en la verificación Técnica final los C.T. habilitaran el ingreso al mecánico debidamente identificado, con el reglamento y el respectivo pasaporte técnico.

Si la interpretación de algún término o párrafo del presente reglamento pudiese dar origen a dudas, la FeMAD solicita que el constructor, preparador o concurrente se abstenga de interpretarlo según su propio criterio.

En tal caso se sugiere que mediante una nota se dirija a la FeMAD, solicitando en ella la correspondiente aclaración a fin de que ésta a través de su Comisión Técnica se expida al respecto mediante un informe de la cual la FeMAD conservará una copia. Dicho informe será la única constancia válida para el constructor, preparador o concurrentes, en el caso de que existan objeciones acerca del punto consultado. Los Comisarios Técnicos encargados de la inspección previa de los karts a una competencia, darán validez exclusivamente a todas las objeciones que estén respaldadas por las recomendaciones técnicas emitidas por escrito.

Todos los ítems de seguridad como indumentaria, butacas, cinturones, matafuegos, estructuras, venteos, cortes de corriente, etc., serán de control exclusivo de la Femad cada Fecha del Calendario y una vez aprobado en Pasaporte Técnico, se considerará de uso Autorizado y no siendo sujeto a objeciones de otros participantes. Toda situación que no respete las normas de seguridad es de exclusión directa.

ART. 1: MOTORES

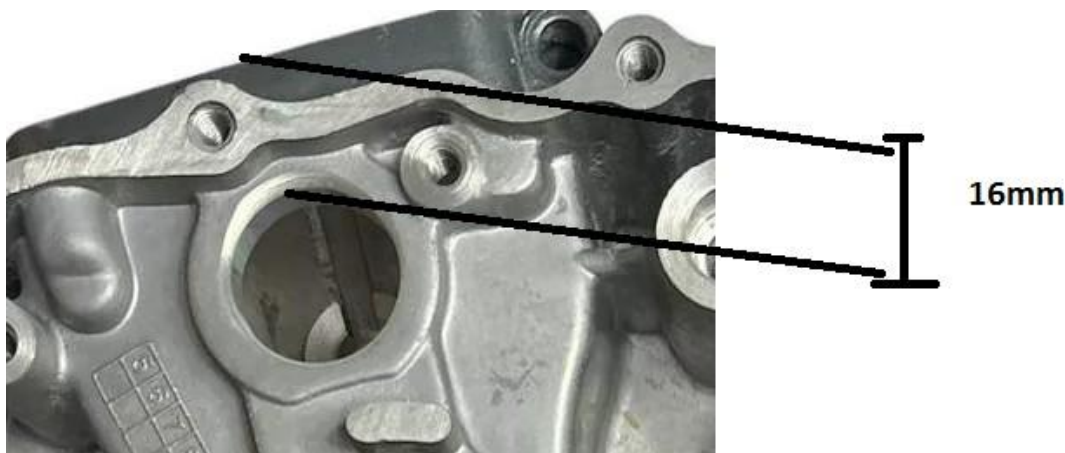
Se admitirán únicamente motores 4 tiempos de 150 cm³ de cilindrada, de origen chino o taiwanés, con distribución a varillas, refrigerados por aire, y caja de 5 (cinco) velocidades con embrague manual. **Potencia máxima admitida de 13,50CV (sin promedio).** medida en el banco de rodillos. El karting se banqueará como llega de la pista a parque cerrado, con excepción de la goma pinchada y el neumático de apoyo deberá contar como mínimo con 10PSI de presión. El técnico tiene la facultad de limpiar la goma con nafta sobre el rolo.

El técnico tiene la facultad de poder hacer los cambios del karting arriba del banco. El técnico puede hacer una simulación de una tirada para limpiar carburación. El técnico tiene la facultad de poner una pesa atrás a todos los kartings para que no patinen (de ser necesario). Si no arranca, una vez al año se puede hacer puente con una batería o se puede que el técnico le alcance una herramienta para poder mirar la instalación, piloto ubicado en posición de conducción, en 5^{ta} marcha, a régimen de entre 5000 rpm 10000 rpm del banco de rodillo (las rpm tanto iniciales como finales quedan a criterio del técnico) , acelerando manualmente desde cortina del carburador o desde el pedal acelerador, a criterio del Comisario Técnico actuante, no promediándose los valores acusados por el mismo). Se realizarán 3 (tres) tiradas limpias y francas, en el caso de que se presente una anomalía, queda a criterio del Comisario Técnico actuante la anulación y/o repetición de la medición. Reincidencia en valores de banqueadas: aquel piloto que en el banco supere 0,50cv de lo estipulado por reglamento durante la fecha será posible de sanción de dos apercibimientos en el caso de ser reincidente suma tres apercibimientos en consecuencia una fecha de suspensión.

Todos los elementos del motor deberán ser de procedencia, forma, dimensiones y cantidad originales de fábrica, no permitiéndose agregar, quitar o reemplazar elementos que no se especifique en este reglamento.

ART. 2: CARTER

Original del motor: formas y dimensiones externas e internas originales. No se permite alterar las posiciones y dimensiones originales de los espárragos y/o tornillos. Deben mantenerse las dimensiones originales de los rodamientos, libre su marca. Medida desde la base a la parte superior del eje de leva 16 mm +/- 0,10mm.



ART. 3: CILINDRO

Original del motor o su reemplazo del mercado de reposición, de origen chino o taiwanés. Se podrá rectificar (de forma centrada, prohibido desplazar el rectificado), hasta un diámetro máximo de 64 mm + 0,12mm. (Sesenta y cuatro milímetros más 10 centésimas). Prohibido el uso de camisa cromada.

Deberá poseer junta de base de cilindro espesor, cantidad y material libre. Prohibida la utilización de formador de junta únicamente.

Altura mínima 68,10mm, máxima 69,20mm. Largo total de la camisa 98mm. (+/- 3%).



ART. 4: TAPA DE CILINDRO

Original del motor o de mercado de reposición para la marca del motor. En su forma y sus dimensiones. Se prohíbe el mecanizado, pulido o granallado que modifique la terminación superficial en Conductos de admisión y escapes original, “debe estar con la rugosidad de fábrica” totalmente originales. Junta de tapa de cilindro, espesor y material libre. Altura mínima original: 80,80mm. -0,20 mm en su parte exterior. 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 6 mm hacia adentro: Admisión 29,50 mm Máximo. Escape 29,00mm Máximo.

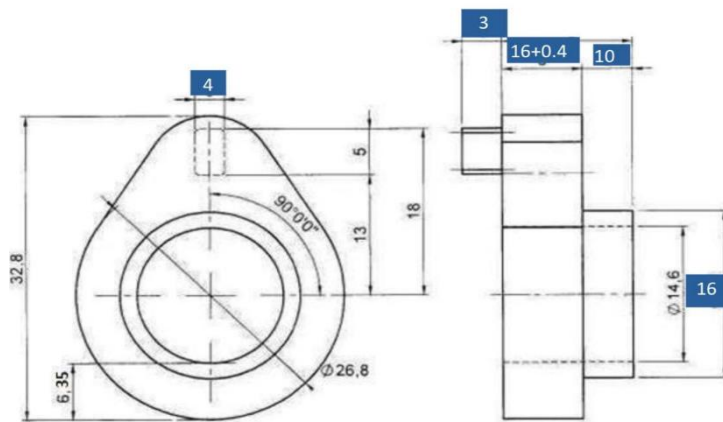
Diámetro máximo de casquillos: Adm: 26,00 mm máximo, Escp: 22,00 mm máximo

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.+/- 0,40mm. De chapa 4,35mm.+/- 0,20mm.

ART. 5: ÁRBOL DE LEVAS

Original del modelo o del mercado de reposición. Se controlará con plantilla FEMAD. Alzada máxima para ambas válvulas 7,10 mm (Siete milímetros), SIN TOLERANCIA. Se medirá el cruce de válvulas en PMS que no deberá superar en la sumatoria de ambas, los $2,50 + 0.05$ mm. Ambas mediciones se efectuará sobre platillo de válvulas, sin luz de válvulas en condiciones a criterio del comisario técnico actuante. Deberá respetar las dimensiones expuestas en el plano de la siguiente figura. **Perno que sostiene la leva forma y ubicación original, arandela de respaldo y resorte, opcional su uso y espesor.**



ART. 6: GUÍAS DE VÁLVULAS

Originales o del mercado de reposición, respetando sus medidas originales. Prohibido utilizar piezas alternativas. Prohibido mecanizar la pieza. Material magnético. Deberá contar con su correspondiente reten.

ART. 7: VÁLVULAS

Originales o del mercado de reposición, únicamente de origen chino o taiwanés. Prohibido cualquier clase de mecanizado. Prohibido MPI, Vástago 5,5mm para ambas.

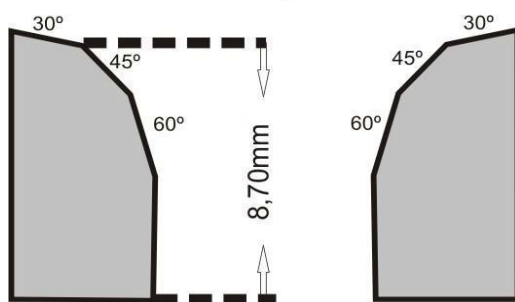
Dimensiones de las válvulas

ADMISIÓN	ESCAPE
Diámetro máximo 30,10mm	Diámetro máximo 25,10mm
Largo mínimo 89mm y máximo 92,5mm	Largo mínimo 89mm y máximo 92,5mm

ART. 8: ASIENTO DE VÁLVULAS

Casquillos o asientos postizos originales de fábrica o del mercado de reposición correspondientes al modelo, material original, un único ángulo de cierre de 45°. Altura de casquillo: 8,70mm máximo, midiendo del borde exterior del asiento de válvula hasta el final del casquillo. 3 ángulos como máximo incluyendo el asiento de válvula. Prohibido alterar los ángulos originales.

Casquillo



Dibujo Ilustrativo

ART. 9: RESORTES DE VÁLVULAS

Deben tener sus medidas y cantidades original (o sea, 2 por válvulas). Originales o de mercado de reposición. (NO DE COMPETICIÓN). Posición original.

Deberá tener su arandela de apoyo en su posición y medida original. Se medirá con plantilla, medidas máximas de ambos resortes (admisión y escape) comparativa resorte externo 40,8 x 26,4 el diámetro espira 3,68 máximo y resorte interno 33,8 x 18,6 el diámetro espira 2,70 máximo. Cantidad máxima de espiras 8 en ambos resortes.

ART. 10: PLATILLO DE VÁLVULAS

Originales o de mercado de reposición, respetando sus medidas originales. Deberán ser de material magnético.

ART. 11: RELACIÓN DE COMPRESIÓN

Máximo 10 a 1. Será controlado con aceite hidráulico. Se verificará poniendo el pistón en P.M.S. y llenando la cámara de combustión con el aceite hasta la parte superior de la rosca de la bujía. Al volumen que resulte de esta medición, se descontará el correspondiente a la parte roscada de la bujía alojada dentro de la tapa de cilindro que es de 2 cm³ (dos centímetros cúbicos) y corresponderá al Volumen de cámara de combustión. La fórmula para determinar la relación de compresión, será:

$$RC = \frac{Vol. \text{ cám. combust.} + Vol. \text{ Cilindrad}}{Vol. \text{ cám. combust}}$$

ART. 12: BALANCINES:

Originales o de mercado de reposición, manteniendo su ángulo, radio y demás dimensiones originales. No se permite rectificar, rellenar, ni mecanizar. Prohibida la utilización de balancines a rodillo. Varilla empujadora de 141,2mm +/- 0,3mm de longitud.



ART. 13: CIGUEÑAL

Tipo y forma original o del mercado de reposición, manteniendo su carrera original. Cualquier tipo de mecanizado está totalmente prohibido. Deberá mantener su peso original especificado en la tabla adjunta. Se efectuará el pesaje incluyendo los rodamientos laterales, el engranaje de distribución, chaveta del volante, la biela y sin perno de pistón.

Aspecto	Dimensiones
Peso mínimo del cigüeñal	3,980kg
Recorrido de cigüeñal	49,30mm +/- 0,30mm
Diámetro de torta lado encendido	112mm +/- 0,30mm
Diámetro de torta lado embrague	112mm +/- 0,30mm
Espesor de torta lado encendido y embrague	20,6mm +/- 1mm
Ancho de cigüeñal armado	55mm +/- 0,50mm
Diámetro de muñón recto	30mm
Dimensiones de rodamientos de bancada	68-28-18

ART. 14: BIELA

Original o del mercado de reposición, manteniendo su longitud original entre centros. Longitud de entre centros máxima 103,5 mm (+/- 0.2mm). **Se permite la utilización de marca MAHLE.**

ART. 15: PISTÓN

En tipo y forma, ORIGINAL DEL MOTOR. De origen chino o taiwanes. En posición original, cabeza convexa. Prohibido cualquier clase de rellenado, mecanizado o alivianado. NO SE PERMITE LA UTILIZACIÓN DE PISTONES PLANOS.

Aspecto	Dimensiones
Altura parte cilíndrica lado pollera	51mm+/-2,7
Altura parte cilíndrica lado perno	45,5mm+/-3,2
Altura superficie convexa en cabeza	2,4mm+/-0,5
Altura parte cilíndrica cabeza hasta aro 1	5mm+/-0,5

ART. 16: PERNO DE PISTÓN

Original o de mercado de reposición. Desplazamiento máximo permitido 1.2mm. Material magnético.

ART. 17: AROS

Tipo original, cantidad 3 (tres) aros. Todos los aros deben estar en funcionamiento (activos). 1er ranura 1,18mm +/-0.02mm., 2da ranura 1,18mm +/-0.02mm y 3er ranura 2,44mm +/-0.03mm.

ART. 18: FILTRO DE AIRE

De uso Obligatorio. Prohibido cualquier clase de sistema de turbo-compresión, sobrealimentación o sobrecalentamiento en su interior o exterior. Prohibido el uso de Venturi dentro del mismo. Flexible de unión con el carburador de 3cm de longitud máxima, de material libre. Prohibido interior cónico y/o trompeta. Dentro del mismo no puede haber ningún material ajeno a la fabricación. De venta comercial masiva, no artesanal.

ART. 19: TUBO DE ADMISIÓN

Original o de mercado de reposición. Respetando las medidas originales en su largo y forma recta o curva, como así también su material. Totalmente vulcanizado por fuera y en la mitad por dentro. Se permite perforar para instalar bomba de vacío. Se prohíbe cualquier otro tipo de mecanizado. Se prohíbe agregar otros elementos que no sean juntas y/o O-ring.

Aspecto	Dimensión es
Diámetro interior máximo en ambos lados	29mm
Altura máxima entre ambos planos	50mm

ART. 20: EMBRAGUE

Original y/o de mercado de reposición. Prohibido cualquier tipo de modificación. Deberá poseer 4, 5 o 6 resortes. De 5 o 6 discos. Se permite suplementar con arandelas el de 4 resortes.

ART. 21: ESCAPE

No deberá exceder los límites naturales del vehículo y su altura no podrá superar la del volante de dirección. Será de libre construcción, PROHIBIDA la salida de gases del escape hacia el suelo.

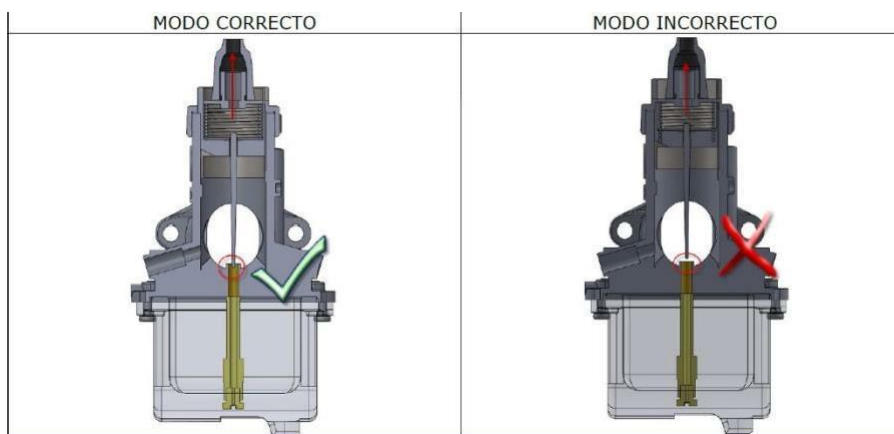
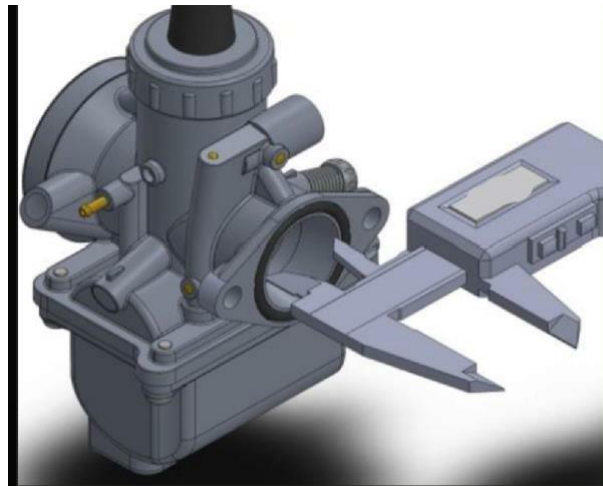
ART. 22: CARBURADOR

Original del modelo o se puede reemplazar por un carburador de origen chino o taiwanés con tecnología Japón. Manteniendo su forma, medidas y cortina original. (Prohibido cualquier tipo de mecanizado, pulido o granallado.) Chicler original, calibración del mismo y aguja libre, con o sin bomba de pique siempre y cuando respete lo antes nombrado. Diámetro máximo 28 mm., Venturi de aire máximo 1.30 mm. (Medido con sonda 130). Entre la cortina y la tapa del carburador no puede haber nada más que lo original del mismo (resorte). Prohibido carburador japonés. Es obligatorio remover el cebador y todo su funcionamiento, también se deberá tapar el orificio por donde pasa el eje del mismo.

Se permite instalar brida entre el carburador y el tubo de admisión de chapa o aluminio no más de 3 mm de espesor, cilíndrica y recta (sin Venturi).

EJEMPLO DE BRIDA





ART. 23: CAJA DE CAMBIOS

Todos los engranajes deben ser originales o de mercado de reposición correspondiente al modelo, respetando su relación original en cantidad de dientes, prohibido su rebaje tanto en su diámetro como en su espesor.

Relación eje primario 73/18. Diámetro corona 130mm +/- 0,20mm. Diámetro piñón 36,8 mm +/- 0,20mm.

Relación de Transmisión	
Engranaje/Motor	Cantidad de dientes
1	36/13
2	32/17
3	28/20 – 29/20
4	26/23
5	24/25

ART. 24: ENCENDIDO

Volante original. y/o de mercado de reposición, para motores asiáticos, “Excepto japonés” manteniendo sus medidas y peso original. Peso mínimo 1,985 Kg. (con engranaje), prohibido su mecanizado, debe estar en su posición original en el cigüeñal con chaveta original. Estator original en su bobinado y cantidad de bobinas. Captor original o de mercado de reposición debe estar en su posición original.

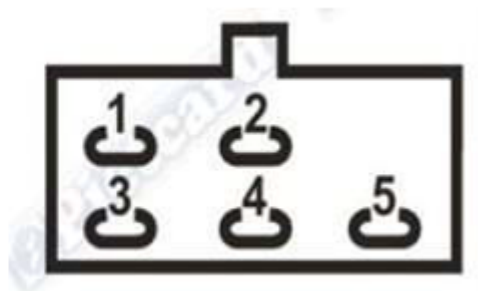
CDI original o similar de uso comercial siempre y cuando respete su avance original. **MARCA:** PIETCARD. **NÚMERO:** 2281 Más 2109/2152 / 2145/2168/2136. El CDI debe ser Precintado en la técnica por el Comisario Técnico antes de la clasificación.

Dicho CDI puede ser provisto a la categoría por la comisión técnico en cualquier competencia del año, cuando la comisión técnica lo requiera.

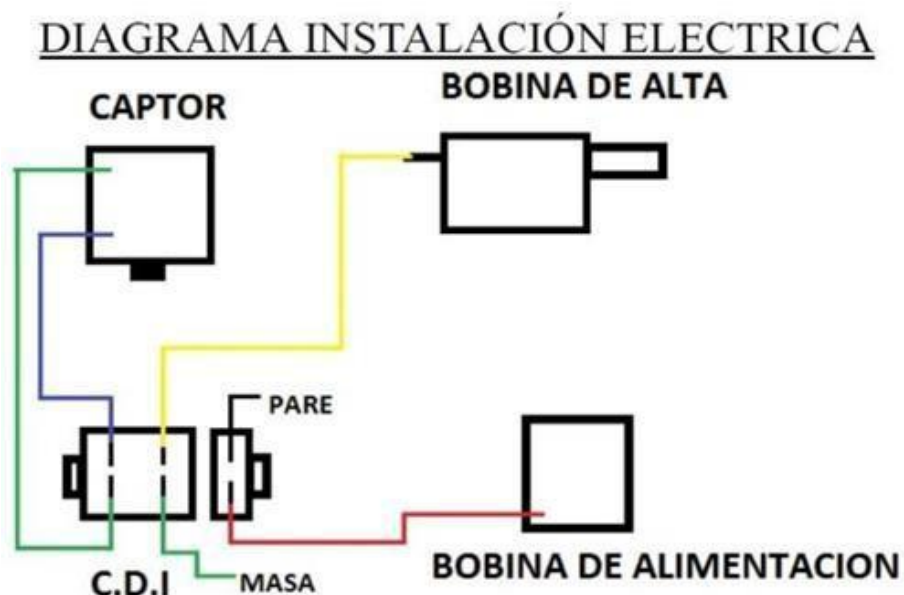
Captor de 135 a 470 Ω

Será obligatorio tener ficha original de los 5 cables del encendido respetando el siguiente orden de los mismos:

- 1_ Negro con rojo: Bobina de alimentación
- 2_ Verde: Masa
- 3_ Azul con blanco: Sensor
- 4_ Blanco o Rosa: Cte. Alterna
- 5_ Amarillo: Cte. Alterna



Aspecto	Dimensiones
Tensión mínima de carga generador a 3000 rpm máx.	Opcional
Resistencia bobina de alimentación	270-470 Ohm
Peso de volante (Debe contar con su chaveta)	1,985kg
Largo de tetón	20,4mm+/-0,25
Ancho de tetón	8,4mm+/-0,35
Cantidad de rodillos del dispositivo <u>béndix</u>	3



ART. 25: CAPTOR

Original o de mercado de reposición. Debe estar en su fijación original, sin corredera.

ART. 26: BUJÍA:

Rosca y largo original, marca y grado térmico libre.

ART. 27: SISTEMA DE ARRANQUE

Se permite eliminar el eje de arranque mecánico, NO EL MOTOR DE ARRANQUE. No se permite retirar el engranaje de arranque del eje secundario de caja. La puesta en marcha del motor deberá ser mediante el botón de arranque eléctrico.

ART. 28: BOMBA DE NAFTA

Del tipo mecánica, de accionamiento mecánico o al vacío. No se permite ningún tipo de modificación sobre este elemento.

ART. 29: BATERÍA

DE USO OBLIGATORIO. Deberán ser estas las denominadas Selladas de GEL para motocicletas. Deberán estar perfectamente fijadas en zona de chasis o motor.

ART. 30: TRANSMISIÓN

Para el mecanismo de transmisión del movimiento, se permitirá utilizar una rueda dentada conductora (piñón en el motor) de un máximo de 17 dientes (diámetro original), y una rueda dentada conducida (corona en el eje) de un mínimo de 21 dientes (diámetro original). La cadena eslabonada deberá ser únicamente la denominada 428.

ART.31: RODAMIENTOS- RETENES

Originales o de mercado de reposición.

ART. 33: TANQUE DE COMBUSTIBLE

Deberá ser de material plástico apto para almacenar combustible. Deberá estar ubicado en el lugar original provisto por el fabricante: debajo de la columna de dirección, entre las piernas del piloto.

Debe estar concebido de tal manera que no exista riesgo de pérdida de combustible a lo largo de la competencia, ya sea en el recipiente en sí, como en las tuberías de empalme, que obligatoriamente deberán ser de material flexible y transparente a fin de observar el contenido y nivel del líquido.

Se permite colocar un depósito nivelador de combustible con un retorno de dicho combustible al tanque, el cual será alimentado a través de una bomba mecánica. El mismo podrá estar colocado a una altura prudencial para que por gravedad alimente al carburador mientras no funciona la bomba. Dicho depósito nivelador no deberá pasar de 100 cm³ de capacidad de almacenamiento de combustible.

ART. 34: BUTACA

La butaca del piloto deberá estar concebida de manera tal que permita al piloto estar perfectamente calzado.

Debe evitar el deslizamiento hacia adelante o hacia los costados cuando el kart transite. Prohibido el rotulado de sus anclajes. Se permite la colocación de lastres o contrapesos, como así también el soporte porta-sensor.

ART. 35: VOLANTE DE CONDUCCIÓN

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

ART. 36: LLANTAS

Libres. Ancho máximo 8 (ocho) pulgadas.

ART. 37: PROTECTOR DE CADENA

Todo kart deberá tener en la zona donde va montada la cadena de transmisión un pequeño protector de no menos de 60 mm (sesenta milímetros) de ancho por el largo entre el piñón del motor y la corona de transmisión montada sobre el eje. Deberá estar construido en material flexible. Prohibido su construcción en material metálico.

ART. 38: INDUMENTARIA DEL PILOTO

Vestimenta de competición de marcas reconocidas y o confeccionada con materiales en lo posible homologados por la CIK- FIA debe cubrir la totalidad de piernas y brazos. Botas con protección de tobillos. Protección cervical cuellera. Se recomienda el uso de HANS PARA KARTING. Se sugiere el uso de guantes con colores brillantes, serán más fácilmente identificables por otros pilotos y oficiales en caso de que usted tenga que señalar un problema. Protectores auditivos endo aurales, protector costillar, coderas y rodilleras altamente recomendables.

Casco integral, con visor inastillable. Prohibido modificar o perforar el casco. Prohibido el uso de accesorios adhesivos y/o montados sobre el casco. Se prohíben los cascos abiertos sin protección maxilar.

La indumentaria del piloto podrá ser requerida para su control y revisión en cualquier momento de la competencia por parte del equipo de seguridad y rescate de la FeMAD.

ART. 39: CHASIS

Nacional, de bastidor o estructura auto portante, propio para circuitos de tierra, con medidas que posibiliten la normal CONDUCCIÓN DEL VEHÍCULO. Debe estar completamente terminado y no tener elementos provisorios. En ningún caso podrán sobresalir elementos en la parte delantera o trasera del chasis. Prohibido cualquier sistema de suspensión. Deberá poseer eje rígido trasero. Se autorizan 2 (dos) Bastidores al año que serán precintados por la técnica.

Distancia entre ejes: mínimo 1010 mm. - máximo 1040 mm.

Longitud exterior: máximo 1820 mm.

Trocha: Máximo delantero 1080mm y máximo trasero 1200 mm (Medido desde el lateral externo de la rueda). Eje rígido, macizo o hueco, de material magnético, de un máximo de 30 milímetros de diámetro.

Se autoriza a utilizar eje de Aluminio, macizo únicamente, diámetro máximo 30 milímetros.

Se autoriza a utilizar eje de 40 milímetros hueco o macizo de diámetro como máximo, de material magnético, con trocha máxima de 1100mm.

Bastidor:

De construcción con caño de acero imantable de sección cilíndrica sólidamente vinculado con soldaduras que superen el 50% del perímetro del caño, sin opción de desmontaje de alguna parte principal del bastidor. Constituye el elemento principal del karting y debe ser capaz de soportar las cargas que sobre él inciden cuando este se encuentre en movimiento. Las dimensiones del mismo, deben ser tales que permitan la normal conducción del karting. La flexibilidad del chasis, corresponda los límites de elasticidad de la construcción tubular. Queda prohibido cualquier sistema de control de flexión longitudinal del chasis.

Punta de eje:

No deberá sobresalir del plano lateral de la llanta, prohibida punta de eje importada.

Nota: Se permitirá utilizar chasis importado con homologación CNK/CIK con un mínimo de 10 años de antigüedad únicamente para los pilotos que a la fecha de este anexo formen parte del ranking del actual campeonato, con trocha máxima de 1100mm. Se tomará como año de fabricación la fecha de caducidad de homologación CIK- CNK estampada en chapa característica. Para todas las nuevas incorporaciones serán admitidos únicamente chasis de tierra. Se permite la utilización de frenos en ruedas delanteras, cualquiera sea el tipo de chasis y/o eje utilizados.

Art. 40-1: NAFTA

De expendio comercial, libre marca de origen nacional. “Prohibido el uso de aditivos que aumenten el octanaje del combustible o modifiquen su densidad”. Cualquier alteración del combustible comprobada con el debido equipo de medición de la federación significara exclusión de la competencia y pase a penalidades.

ART. 40-2: CONTROL

La Comisión Técnica de la FeMAD se reserva el derecho de proveer el combustible con previo aviso. Asimismo, el Comisario Técnico actuante podrá solicitar, cuando considere necesario y oportuno (en cualquier momento de la competencia), la extracción de una muestra del mismo para su posterior verificación y análisis.

ART. 41: PRECINTOS

Es obligatorio que tanto el carburador, cilindro, tapa de cilindro, embregue y encendido posean un bulón con orificio donde se pueda colocar el precinto correspondiente. Para tal fin el tornillo de sujeción de tapa de cilindro, cilindro, tapa de embrague y encendido del motor debe poseer un orificio de 2 mm de diámetro.

ART. 42: NEUMÁTICOS

Se permite registrar un juego de 4 (cuatro) neumáticos de marca MG “sello naranja”, debiéndose usar el mismo lote como mínimo 3 (tres) fechas calendario consecutivas. **Al finalizar la tercera fecha y con previo análisis de los Comisarios Técnicos se comunicará la posibilidad de extender la obligatoriedad de utilizar el mismo juego de neumáticos 1(una) fecha más.** Los pilotos que se incorporen al campeonato en una fecha distinta a las mencionadas podrán registrar un lote nuevo. En caso de rotura comprobable por los Comisarios Técnicos, se permitirá el reemplazo por una cubierta delantera y una cubierta trasera, usada y sellada en alguna carrera anterior (previa autorización del Comisario Técnico). En caso de lluvia, se utilizarán neumáticos ancorizados de fabricación nacional. Cualquier autorización extra a este artículo queda a criterio de la Comisión Técnica FE.M.A.D. PARA TODAS LAS CATEGORIAS ESTA TERMINANTEMENTE PROHIBIDO EL USO DE FUNDAS TERMICAS PARA LAS GOMAS EN COMPETENCIA ANTES DE SALIR A CADA PRUEBA.

La FeMAD estará facultada para retener, a su criterio y cuando crea conveniente, los juegos de cubiertas registrados por la totalidad o parte del parque de pilotos de la categoría, con el fin garantizar la utilización de tales neumáticos. El procedimiento podrá efectuarse entre clasificación, series y finales de una fecha, o entre fechas consecutivas, con el correspondiente precintado y documentado.

ART. 43: LASTRES

Estará autorizado para ajustar el peso del Kart, la colocación de uno o varios lastres. Deben ser bloques sólidos, sujetos al chasis o al asiento, mediante elementos al menos dos pernos de un diámetro mínimo de 8mm, tuercas auto frenan tés con arandela de una superficie de 40 cm² (cuarenta centímetros cuadrados).

ART. 44: PARAGOLPES

Será obligatoria la utilización de paragolpes delantero y trasero envolvente, **de una sola pieza en material plástico homologado por la CNK del ACA**, Es obligatoria la utilización de pontones laterales de plástico, sobresaliendo 10mm. como mínimo de los neumáticos.

Paragolpes Laterales (Nerf Bars):

Se componen de una barra superior y de una barra más baja. Deben permitir la sujeción de la carrocería lateral obligatoria. Deben tener un diámetro de 20 mm (veinte milímetros). Deberá sujetarse al chasis a través de dos puntos. Estas dos sujeciones deben ser paralelas al suelo y perpendicular al eje del chasis. Ellos deben permitir un montaje (el sistema de sujeción al chasis) de los paragolpes de un mínimo de 50 mm (cincuenta milímetros) y deben estar separados por 500 mm (quinientos milímetros).

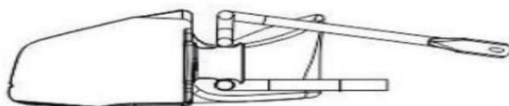
SISTEMA “KIT FRONT FAIRING” TROMPA:

Su uso será obligatorio en la categoría, Se recargará con 5 segundos al piloto que llegue a su turno de pesaje en la balanza con la trompa descalzada, misma sanción tendrá aquel piloto que no posea colocado uno o los dos ganchos de trompa sin tener en cuenta si la trompa está colocada en su posición o no, Asimismo aquel piloto que intente o coloque la trompa en su lugar una vez

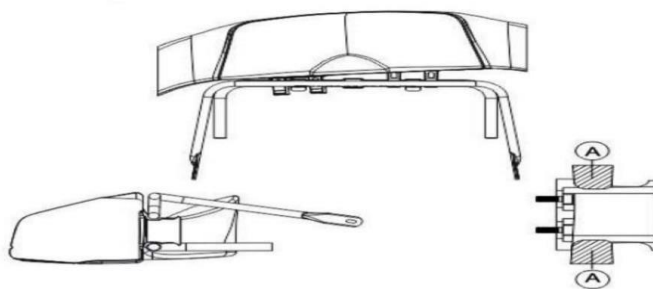
salida ya sea en pista o una vez en parque cerrado será excluido del evento

Aquel piloto que pueda demostrar por la grabación de su cámara que la trompa tuvo ese comportamiento por una salida de pista o bien por alguna maniobra de otro piloto que derivo en eso quedará a criterio del comisario deportivo el quite de la sanción.

Posición Aceptable



Posición no Aceptable



Aquel piloto que posea paragolpes trasero de caño, tendrá hasta el 50% del calendario para colocar el de plástico.

ART. 45: TELEMETRIA

Cualquier sistema de telemetría está estrictamente prohibido. Se entiende la recepción y envío recíproco de señales y datos entre el Kart y un punto determinado en el circuito.

Data Logging: Este sistema con o sin memoria, puede permitirse solamente con la lectura de las revoluciones del motor, un indicador de temperatura y el tiempo de vuelta.

ART. 46: SENSORES/TRANSPONDER

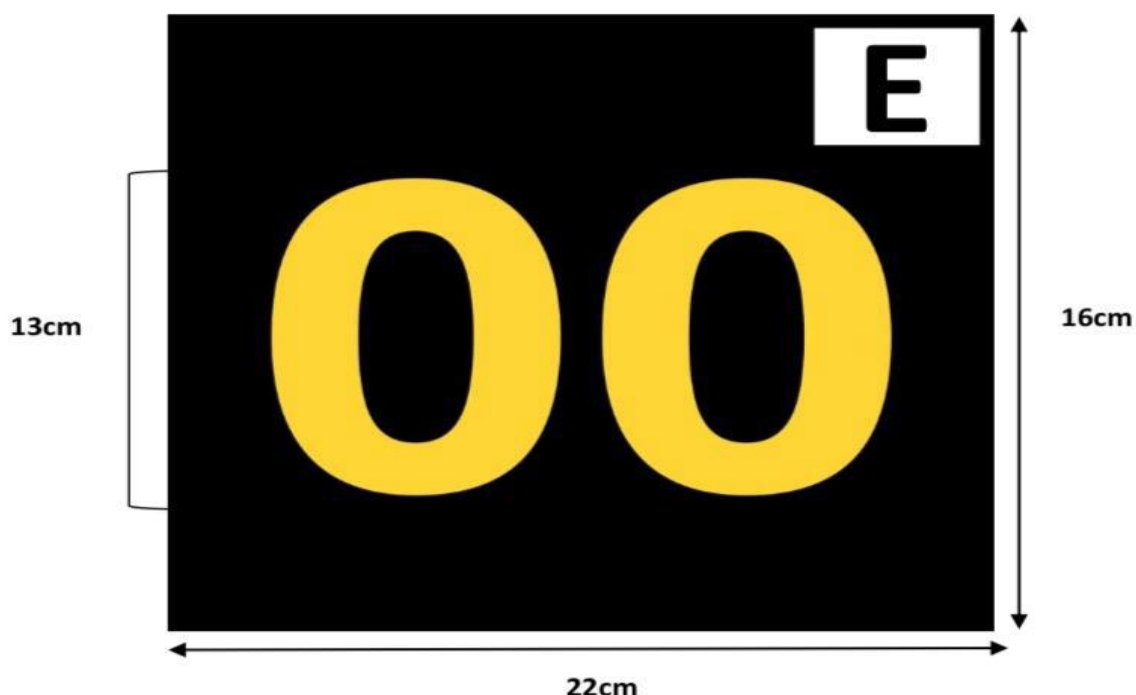
El Kart deberá contar con un soporte en el lateral de la butaca o en el pontón izquierdo ubicado a 500 mm (quinientos milímetros) del centro del eje de la rueda delantera, para instalarse el correspondiente sensor/transponder.

ART. 47: LUZ TRASERA DE SEGURIDAD

Tratándose de competencias nocturnas y/o en caso de lluvia será obligatoria la utilización de una luz roja destellante o permanente, instalada en la parte trasera del kart, fijada en lugar seguro, evitando su desprendimiento. Esta deberá funcionar con pilas normales o recargables y deberá estar encendida al momento de salida a pista. Deberá colocarse también una luz blanca sobre la porta números delantero del kart.

ARTÍCULO 48: NÚMERO IDENTIFICATORIO:

Los números deberán ser de fondo negro de 22cm x 16cm con números amarillos de 13cm.



El participante es responsable, en todo momento de garantizar que los números sean visibles por los Oficiales Deportivos.

Cantidad 4, distribuidos uno (1) sobre el panel frontal, dos (2) en los costados de los pontones laterales (lo más cerca posible de la rueda trasera) y uno (1) sobre el paragolpes trasero.

En el margen superior derecho deberán tener especificada la categoría con un calco de 30mmx30mm fondo blanco letras negras con las siguientes siglas para cada categoría.

JUNIOR la letra “J”.

Senior la letra “S”

Master la Letra “M”.

Damas la letra “D”

Ejemplo de numero identificador con el calco especificando la categoría.



ART. 50: REGLAMENTO

La Comisión Técnica de la FeMad se reserva el derecho de agregar, quitar o modificar algún ítem de este reglamento a efectos de hacer más uniforme la categoría, dando previo aviso a todos los pilotos y preparadores. Las modificaciones al Reglamento Técnico entrarán en vigencia a partir de los 7 (siete) días de su publicación.

El solo hecho de participación en las competencias implica por parte de los pilotos, mecánicos y concurrentes, el total conocimiento y aceptación de las condiciones y especificaciones del presente REGLAMENTO TÉCNICO. Cualquier modificación técnica que no esté debidamente permitida en el presente reglamento se encuentra terminantemente prohibida.

LA COMISIÓN TÉCNICA DE LA FEMAD, PODRÁ A SU SOLO JUICIO IMPEDIR LA PARTICIPACIÓN DE CUALQUIER KART QUE NO REÚNA LAS CONDICIONES MÍNIMAS DE SEGURIDAD.

CUALQUIER CIRCUNSTANCIA NO PREVISTA EN EL PRESENTE REGLAMENTO QUEDARÁ BAJO EXCLUSIVA CONSIDERACIÓN DE LA FEMAD.

150cc. Junior

Peso mínimo 155kg. 11.50cv máximo

Edad según art. 7.1 del reglamento deportivo.

Numeración del 01 al 999.

150cc. Senior

Peso mínimo 180Kg. 13.50cv máximo

Edad según art. 7.1 del reglamento deportivo.

Numeración del 01 al 999.

150cc. Master

Peso mínimo 190Kg. 13.50cv máximo

Edad según art. 7.1 del reglamento deportivo.

Numeración del 01 al 999

Copa Damas

Peso mínimo 170Kg 13cv máximo

Edad según art. 7.1 del reglamento deportivo.

Numeración del 01 al 999

NOTA:

Todo aquel piloto que supere en 10kg el peso mínimo sin plomo tendrá como potencia máxima 14.00cv. El cual deberá ser identificado con una letra "P", que obtendrá después de la revisión técnica y su documentación.

En la revisión técnica final, el técnico controlara sin excepción todas las fechas del campeonato los Artículos N^o: 2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12- 15-

16-17-18-19-21-22-25, del presente reglamento, quedando a consideración del técnico actuante la revisión de más ítems a elección.