



FEDERACION DE ASOCIACIONES DE PILOTOS Y CLUBES DEL DEPORTE MOTOR SANTAFESINA

REGLAMENTO TECNICO AÑO 2025 CATEGORIA 125 2T INTERNACIONAL Campeonato de Asfalto Federal de 2T y 4T



Categoría 125 2T INTERNACIONAL

NORMA DE INTERPRETACION:

La parte técnica de la categoría, se reserva el derecho de retirar y/o retener cualquier elemento del kart, reglamentados (No Libres), para ser analizado sin que medie denuncia alguna.

1.MOTOR: Dos tiempos. Que vengan montados de fábrica en motocicletas tipo Cross (Únicamente: Honda, Suzuki, Kawasaki, Yamaha, Husqvarna, Gas Gas y KTM). Se prohíbe el uso de válvulas electrónicas. Embrague original

2.MOTORES A CORTE DE PISTÓN:

2.1. CILINDRO: libre preparación, prohibido el uso de cilindros especiales (pro circuit, athena, gilardoni sxs, etc.) y solo se permitirán reemplazos originales de cada marca, preparación interior libre.

2.2. PISTON: libre, perno libre.

2.3. AROS: libres

3.CILINDRADA: hasta 127cc máximo

4.TAPA DE CILINDRO: se permite cielo postizo

5.EMBRAGUE: se prohíbe todo sistema de embrague antideslizante, anti-rebote o especiales, únicamente debe utilizarse el que viene montado en el motor de fábrica.

6.CARBURADOR: libre preparación, hasta 38,20mm de diámetro como máximo en la boca de entrada y de igual forma contra el tubo de admisión. Prohibido encamisar. Prohibido power jet.

7.FLAPPERA: libre, prohibido válvula rotativa.

8.ENCENDIDO:

8.1. original del motor o sustituto de repuesto

8.2. prohibido CDI regulable exteriormente, bujía libre (cantidad 1)

9.ESCAPE:

9.1 libre, con amortiguador de ruido, entiéndase el silenciador o sordina no se reglamenta en medidas, pero debe disminuir notablemente el ruido.

9.2. no debe sobrepasar el paragolpes trasero.



10 NEUMÁTICOS: marca y tipo "**IBF SELLO AMARILLO**", se utilizará 1 juego por carrera. No se permite tornear, marcar, cortar, remarcar, recauchutar o alterar el compuesto. Los neumáticos deben montarse de acuerdo con el sentido de rotación marcado en el neumático. El no cumplimiento, de cualquiera de estos puntos, tendrá un recargo de 5 segundos. Se permite el uso de cubiertas para lluvia, 1 solo juego para toda la fecha, en caso que sea necesario, habrá que pedirla a la organización y se deberá reservar 7 (siete) días antes de la fecha.

11 COMBUSTIBLE: de uso comercial, será controlado por la categoría

12 CAJA DE VELOCIDADES: original del motor o del mercado de reposición.

13 CIGÜEÑAL: original del motor, carrera de 54 a 54,5 mm

14 CARTER: original, interior libre. Se permite modificar exteriormente, únicamente para orientar el carburador.

15 RODAMIENTOS: libres.

16 PESO MINIMO: El pesaje se efectuará como el vehículo termino la carrera en el momento de cruzar la línea de llegada,

INTER JR 160 Kgs / INTER SENIOR 170 Kgs / INTER MASTER 185 Kgs

17 NUMEROS IDENTIFICATORIOS: serán especificados por la organización. Deberán de ser fondo amarillo y números negros, según el siguiente detalle;

INTERNACIONAL: Números negros sobre fondo amarillo DEL 902 al 999

18 BALANZA: la única y verdadera será provista por la organización el día de la competencia, por lo tanto, el resultado del pesaje será inmediato, inobjetable e inapelable, habrá un padrón de la categoría que certificará su peso al empezar la actividad oficial.



19 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, opcionales 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 ACERO 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. Cubrecadena obligatorio siendo de material rígido • 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.



20 REVISION TECNICA PREVIA: las mismas serán realizadas por los técnicos, es obligatoria y deberán presentar la DDJJ de la categoría, quien no concurra no será habilitado para participar de las pruebas correspondiente

21 SELLADO PREVIO: es obligatorio. Se efectuará antes de comenzar las pruebas oficiales. El corredor o mecánico deberá verificarlo y ser responsable del mismo hasta el momento de la revisión técnica, la ausencia de ese sellado significará la inmediata exclusión.

22 SEGURIDAD: todos los vehículos que no estén en condiciones o no reúnan las exigencias de seguridad no serán habilitados.

23 ADQUISICION DE DATOS: libre.

24 TELEMETRIA: libre.

25 SENSORES / TRANSPONDER: para las competencias cronometradas, el sistema de cronometraje será el denominado "electrónico" con sistema tipo AMB o similar. El kart antes de salir a pista deberá estar dotado del correspondiente sensor, 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. Será responsabilidad única del piloto, la vigilancia del sensor, al momento de tomar contacto con la pista, como así de su carga. La falta de este elemento al momento de salir a pista, El no uso, será sancionado con 0,5 segundos de recargo en la tanda de clasificación, siendo acumulables por cada tanda que no se cumplió. Es obligatorio una vez finalizada la competencia, de entregar el sensor



contratado, a las autoridades correspondientes en buen estado y limpio. Para aquel piloto que se retirara del circuito por cualquier causa y que no haya entregado el sensor contratado se le aplicara una sanción.

26 LICENCIAS: Deportiva obligatoria provista por la FAPCDMS por ACTC, licencia médica otorgada por AAV/ACTC

27 COMISARIO TECNICO: es quien en forma exclusiva realizará las verificaciones técnicas reglamentarias sobre los elementos mecánicos que a su juicio considere y en el momento que crea necesario. El incumplimiento de las disposiciones reglamentarias deportivas referidas a la disciplina general y de seguridad pueden significar la exclusión de la prueba del vehículo o piloto involucrado. Es quien tiene amplias facultades para retirar motores o elementos mecánicos de los vehículos participantes para que posteriormente sean verificados por la comisión técnica, en la carrera que considere y en la cantidad de competidores que crea necesario, y es quien se reserva el derecho de decidir sobre algún punto del reglamento que lleve a duda o que no se encuentre especificado en el mismo. Tiene la facultad de retener cualquier elemento que considere un posterior análisis y/o para recabar datos del elemento en cuestión.

28 CAMBIO DE MOTOR: todo competidor podrá cambiar el motor siempre y cuando dicho motor se encuentre con rotura, hasta el comienzo de la final y estos serán los pasos a seguir. Deberá comunicarlo de inmediato al comisario técnico para que este revise el motor saliente, si este motor estuviera en reglamento técnico sellaran el nuevo motor y el competidor en cuestión seguirá participando. Si el motor saliente estuviera fuera de reglamento quedará excluido de la carrera.



29 LA COMISION TECNICA SE RESERVA EL DERECHO DE MODIFICAR O READAPTAR LA RESTRICCION APLICADA A CADA TIPO DE MOTOR, PARA MAS O PARA MENOS, CUANDO LO CREA CONVENIENTE CON EL PROPOSITO DE LOGRAR LA MAYOR PARIDAD MECANICA EN EL RENDIMIENTO DE LOS MISMO, NOTIFICANDO A LOS PILOTOS CON NO MENOS DE 15 DIAS DE ANTELACION DE LA PUESTA EN VIGENCIA.

30 LO QUE NO ESTA ESCRITO NO ESTA PERMITIDO.

31 EL SOLO HECHO DE PARTICIPACION EN LAS COMPETENCIAS IMPLICA POR PARTE DE LOS PILOTOS, MECANICOS, CONCURRENTES, ETC., TOTAL CONOCIMIENTO Y ACEPTACION DE LAS CONDICIONES Y ESPECIFICACIONES DEL PRESENTE REGLAMENTO.

32 CUALQUIER DUDA QUE SURGIERA DE LA INTERPRETACION DEL PRESENTE REGLAMENTO DEBERA SER CONSULTADO, YA QUE ANTE LA POSIBILIDAD DE DOS O MAS INTERPRETACIONES, SE ESTARA CONFORME CON LO QUE LA COMISION TECNICA DICTAMINE. -

