

2011

TAG™ Racing Internacional

TAG™ USA – Reglamento

A. INTRODUCCIÓN

Es el propósito de TAG™ Racing Internacional y TAG™ USA de crear un JUSTO, DIVERTIDO Y SEGURO nuevo programa de carrera en un contexto mundial dentro de la Industria del Karting. En un esfuerzo para unificar a los fabricantes en una estructura de clase limitada y de proveer las bases para el desarrollo de un mejor producto. Para los competidores de TAG™ es la oportunidad de participar en un programa ampliamente aceptado desde el club de nivel básico hasta los eventos de festival altamente organizados, la cual produce un verdadero Campeón Nacional dentro de esta disciplina. Sobre todas las cosas, será la dirección de TAG™ USA de: “¡Dedicada hacer el Karting Divertido!

B. ESTATUS DE LOS PROGRAMAS TAG™ Racing Internacional

TAG™ Racing Internacional/TAG™ USA se correrá como un programa independiente nacional de clubes. La fiscalización de los Eventos solo es posible a través de las oficinas de TAG™ Racing Internacional y su Director de Carrera Nacional designado. El programa se reserva el derecho de asignar operaciones y promociones de programas regionales a otros cuerpos fiscalizadores, concesionario y/o promotores, los cuales se adherirán estrictamente a este Reglamento y a la dirección del Director Nacional de Carrera de TAG™ Racing Internacional/TAG™ USA. Los cambios al Reglamento de TAG™ Racing Internacional/TAG™ USA necesitaran de la aprobación por escrito del Director Nacional de Carrera.

C. PRESCRIPCIONES GENERALES

Cualquier cosa que no este especificado en este Reglamento será cubierto por los Reglamentos Internacionales de Karting de la CIK/FIA.

Los periodos de homologación de TAG™ Racing Internacional/TAG™ USA son periodos de Dos Años, la cual inicia el primero de Enero del año de homologación. Los años de homologación son años de números impares, p.e.: 2005, 2007, 2009, 2011, a menos que se designe lo contrario en las fichas de homologación. Si en cualquier momento durante el periodo de dos años de la homologación del producto, es modificado o se encuentra fuera de las especificaciones solicitadas y aprobadas, puede ser removido (eliminado) del Reglamento TAG™ Racing Internacional/TAG™ USA.

CUALQUIER CAMBIO APROVADO Y QUE SE PUBLIQUE EN EL PORTAL (WEB SITE) ENTRARA EN VIGENCIA DESDE LA FECHA DE SU PUBLICACION.

CUALQUIER COSA, QUE NO ESTE EXPRESAMENTE PERMITIDO, ESTA PROHIBIDO.

TAG™ Racing Internacional/TAG™ USA y su(s) organización(es) se Reservan el Derecho de Rechazar en parte o en su totalidad las inscripciones, membresías y/o participaciones corporativas a cualquiera o todos los eventos fiscalizados o Eventos de serie.

El Reglamento aquí establecido esta diseñado para proveer de una conducta ordenada en los Eventos de carrera y de establecer los mínimos requerimientos aceptables para tales Eventos. Este Reglamento gobernara las condiciones de todos los Eventos, a todos los participantes se les considerara estar de acuerdo con este Reglamento.

NO HAY GARANTÍA EXPRESA O IMPLÍCITA DE SEGURIDAD COMO RESULTANTE DE LA PUBLICACIÓN O EL CUMPLIMIENTO DE ESTE REGLAMENTO. Su intención es de ser guía para la conducta en la disciplina y de ninguna manera da garantía en contra de lesiones o muerte de un participante, espectador, u oficial.

El Director de Carrera tendrá el poder de realizar cambios razonables y apropiados de los especificados aquí o imponer restricciones adicionales, que a el El o Ella, en su opinión, no alteren los requerimientos mínimos aceptables.

NO HAY GARANTÍA EXPRESA O IMPLÍCITA DE SEGURIDAD COMO RESULTANTE DE TALES CAMBIOS O MODIFICACIONES DE LAS ESPECIFICACIONES. Cualquier interpretación o modificación a este Reglamento se deja a la discreción de los oficiales. Su decisión será definitiva.

D. DOCUMENTO VIVIENTE

Esto es un documento vivo y como tal esta sujeto a revisión y a cambios cuando se crea necesario para continuar con la integridad del programa TAG™. Todos los cambios serán documentados en la tabla de revisiones en este portal (web site).

E. Oficiales - TAG™ Racing International / TAG™ USA

Dave Larson	Presidente / CEO (Presidente Corporativo)
Martey Casey	Director Técnico – Internacional / Nacional
Gregory Trump	Oficial Técnico – Internacional
José "Pepe" Vintimilla	Oficial Técnico – Internacional
Tim Lang	Oficial Técnico – Costa Este
Doug Huggler	Oficial Técnico – Costa Oeste
Tom Argy III	Oficial – Evento de Carrera
Terry Riggins	Oficial – Evento de Carrera
Bill Schatz	Oficial – Evento de Carrera
Tiffany Wester	Oficial – Cronometraje y Puntaje
Deanne Dean	Oficial – Cronometraje y Puntaje

Cualquier protesta, para una descalificación, realizada por cualquiera de los Oficiales Técnicos de TAG™ Racing International, se presentara al Director Técnico Nacional y a su directiva. Una vez presentada y discutida se llegara a una decisión final o definitiva.

Las decisiones de TAG™ Racing International son definitivas y no podrán ser protestadas.

Oficiales Internacionales

Simón Oduer	Oficial Internacional para la Región del Caribe
Víctor Castro	Oficial Internacional – Panamá

COMITÉ CONSULTOR

Craig Ellsworth	Patrocinio / Medios de Comunicación
Peter Kerr	Internacional / Venezuela

Cualquier cambio o mejora propuesta debe ser presentada por escrito y será entregada con las fichas correspondientes. Todas las solicitudes presentadas deben incluir los pagos asociada a los cambios solicitados. Estos pagos no son reembolsables, indistintamente del resultado de los cambios propuestos, aprobados o no aprobados por la Comitativa de TAG™ Racing International/TAG™ USA y su Director Técnico Nacional. Estas solicitudes deben ser del importador y/o del fabricante únicamente, sin excepción. Si la solicitud a cambios es aprobada, los cambios aprobados solo tendrán efecto a lo que le queda al periodo de homologación del producto.

Todos los motores TAG™ se utilizarán tal cual como lo establece el fabricante, como lo solicito en su oportunidad para su aprobación, sin excepción.

Si un importador que provee de partes y/o componentes que no haya sido aprobados por TAG™ Racing International/TAG™ USA, ese motor podrá ser multado y/o removido del programa por un periodo de un (1) año.

Nota: TAG™ Racing International/TAG™ USA tiene un conjunto básico de reglas que podrían diferir de las fichas o documentos de homologación. Este Reglamento se aplicara primero que las ficha de homologación.

Noten que las Clases de la TAG™ Racing International/TAG™ USA y su Reglamento están diseñados como una lista de escogencia para ayudar a mejorar los Eventos de Carrera y Programa de Series. Todos los cuerpos Fiscalizadores, Clubes y Promotores de Eventos utilizarían esta estructura de clases y el Reglamento anexo, tal cual como esta escrito, para su beneficio en la escogencia y selección de las clases dentro de nuestra estructura que mejor permita perpetuar la participación y crecimiento de sus programas de carrera. Este Reglamento y sus Clases están diseñados para proveer de una plataforma estable para la fiscalización en los Estados Unidos y en el ámbito internacional para ayudar a promover un juego de Clases y Reglamento que permitirá estabilidad en la plataforma mundial para la TAG™ Racing.

1. TAG™ INTERNATIONAL – CLASE IAME

Motores		Cadet		Júnior		Senior	
A	Gazella	108.9 Kg.	240 lb.				
I	Leopard Jr. 2			120.2 Kg.	265 lb.		
I	Leopard Jr.			145.2 Kg.	320 lb.		
I	Leopard					163.3 Kg.	360 lb.
R	IAME X 30					163.3 Kg.	360 lb.
S	Parrilla Dragon					172.4 Kg	380 lb.

Nota: Todas las Clases IAME se correrán por el Reglamento y Especificaciones de la TAG™.

La Clase Leopard Jr. 2 utilizarán restrictor de escape #IA-A-125366 con diámetro de 25 mm.

La Clase NACAM Jr. 2 utilizarán restrictor de carburador #IA-BP-25817 con diámetro de 15 mm.

1. TAG™ INTERNATIONAL – CLASE CADET & IAME Pesos – Clase combinada

Motores		IAME Cadet		Cadet 2	
A	Gazelle 60 cc	104.3 Kg.	230 lbs.		
C	Parrilla Mini Swift 60 cc			108.9 Kg.	240 lbs.
B	Vortex Rok 60 cc			108.9 Kg.	240 lbs.

Los motores de la Mini Swift & Rok 60 cc de la Cadet 2 utilizarán el mismo carburador y pipa. **Ver Anexo #1**

NOTA: CADET 2 utilizara los motores como la Federación Italiana, sin modificaciones únicamente, los motores permitidos son los de homologación 2004 – 2007.

***NOTA:** Se le permitira a Panama los motores Parilla Mini-Swift 2011-2014 como opción local en la Clase Cadet 2.

1. TAG™ INTERNATIONAL – 4 TIEMPOS

Motores		JUNIOR		SENIOR	
D	ORAL	145.2 Kg.	320 lbs.	181.4 Kg.	400 lbs.
E	Tech 1	145.2 Kg.	320 lbs.	181.4 Kg.	400 lbs.
F	VAMPIRE	145.2 Kg.	320 lbs.	181.4 Kg.	400 lbs.
G	SA250 Swiss Auto	145.2 Kg.	320 lbs.	181.4 Kg.	400 lbs.

1. TAG™ INTERNATIONAL – JUNIOR & SENIOR Pesos – Clase Combinada

NOTA: A la discreción del club, serie, y/o Director de Carrera, un Piloto de 90.7 Kg. (200 lbs.) podría competir en la TAG™ Master, si el o ella, tienen 15 años y si el o ella pesan (mínimo) 90.7 Kg. (200 lbs.) Post carrera en el día de la carrera. Esto únicamente a la discreción del club, serie, y/o Director de Carrera.

Motores		Mini		Júnior		Senior		Master	
H	Motori Seven			145.2 Kg.	320 lbs.	163.3 Kg.	360 lbs.	176.9 Kg.	390 lbs.
I	Parrilla Leopard			145.2 Kg.	320 lbs.	163.3 Kg.	360 lbs.	176.9 Kg.	390 lbs.
J	PRD Fireball			145.2 Kg.	320 lbs.	158.8 Kg.	350 lbs.	172.4 Kg.	380 lbs.
K	Rotax Max FR 125 /Mini Max Jr. & Sr.	120.2 Kg.	265 lb.	145.2 Kg.	320 lbs.	163.3 Kg.	360 lbs.	176.9 Kg.	390 lbs.
L	Sonik TX125					172.4 Kg.	380 lbs.	186.0 Kg.	410 lbs.
Q	Sonik TX-1					172.4 Kg.	380 lbs.	186.0 Kg.	410 lbs.
M	Vortex TT			145.2 Kg.	320 lbs.	167.8 Kg.	370 lbs.	181.4 Kg.	400 lbs.
N	PCR Windfire F-					167.8 Kg.	370 lbs.	181.4 Kg.	400 lbs.
L	Parrilla Dragon					172.4 Kg.	380 lbs.	186.0 Kg.	410 lbs.

1. TAG™ INTERNATIONAL – JUNIOR & SENIOR KF-2 / KF-3 Pesos – Clase Combinada

Engine KF-2 KF-3		Junior KF3		Senior KF2		Classes
O	Comer	149.7 Kg.	330 lbs.	161.0 Kg.	355 lbs.	KF2/KF3
O	Dino A/S	149.7 Kg.	330 lbs.	161.0 Kg.	355 lbs.	KF2/KF3
O	IAME	149.7 Kg.	330 lbs.	161.0 Kg.	355 lbs.	KF2/KF3
O	Lenzokart Srl	149.7 Kg.	330 lbs.	161.0 Kg.	355 lbs.	KF2/KF3
O	Maxter	149.7 Kg.	330 lbs.	161.0 Kg.	355 lbs.	KF2/KF3
O	MRC	149.7 Kg.	330 lbs.	161.0 Kg.	355 lbs.	KF2/KF3
O	PCR	149.7 Kg.	330 lbs.	161.0 Kg.	355 lbs.	KF2/KF3
O	TM-Racing	149.7 Kg.	330 lbs.	161.0 Kg.	355 lbs.	KF2/KF3
O	Villa Kart Racing	149.7 Kg.	330 lbs.	161.0 Kg.	355 lbs.	KF2/KF3
O	Vortex	149.7 Kg.	330 lbs.	161.0 Kg.	355 lbs.	KF2/KF3

Reglamento Deportivo de la CIK para KF2 y KF3

En todas las Clases KF se correrán por el Reglamento de la CIK incluyendo todas sus actualizaciones. Es obligación del competidor de tener y presentar la ficha de homologación incluyendo cualquiera y todas las actualizaciones de la CIK:

Para el 2011, la excepción al lo prescrito por el protocolo de la CIK para la verificación del volumen de la cámara de combustión se aplicara lo siguiente: La bureta (pipeta) a utilizar de la Clase A y de vidrio.

Para el 2011, para la verificación (medición) de la duración de apertura de todos los puertos se utilizara un calibrador (shim stock) de 0,2 mm (ref.: CIK-FIA T.R. 2.25.3.2).

El único carburador permitido para la clase KF-3 es el Tillotson HW-10A como se suministra a solicitud de la CIK-FIA. Todos los componentes del carburador tiene que ser originales, sin alteraciones y como se suministra para este modelo de carburador.

Se anexaran las homologaciones de la KF para el periodo 2011 – 2018, en su oportunidad.

1. TAG™ INTERNATIONAL – CLASE COMBINADA – SENIOR & MASTER – PESOS CARRERA EN CARRETERA.

Motores		JUNIOR		SENIOR	
K	Motori Seven	188.2 Kg.	415 lbs.	197.3 Kg.	435 lbs.
P	Sonik TX125	188.2 Kg.	415 lbs.	197.3 Kg.	435 lbs.
Q	Sonik TX-1	188.2 Kg.	415 lbs.	197.3 Kg.	435 lbs.
S	Parrilla Dragon	188.2 Kg.	415 lbs.	197.3 Kg.	435 lbs.

1. TAG™ USA Stock Moto

Motores		Júnior		Sénior		Heavy	
P	Honda	154.2 Kg.	340 lb.	174.6 Kg.	385 lb.	183.7 Kg.	405 lb.

(Peso mínimo para los pilotos de la clase Heavy después de la carrera es de 90.7 Kg. (200 lb.) incluyendo indumentaria de carrera.)

MOTORES ARCHIVADOS PARA EL 2009

Archivos para opción local solamente

Motores de-regulados para las competencias de TAG™ Racing International / TAG™ USA

ATK 125	BM JAGUAR 125	CRS 125
EASYKART 125	ITALSYSTEM 125	PCR 125
SONIC VX125	VORTEX ROK 125	COMER125
EASYKART 60	BILAND	COMER 60 cc
Maxter 60 cc	WTP 60 cc	Cheetah 125
TM ICC (TAG Shifter)		

Procedimiento de verificación de la duración de apertura del puerto con decodificador electrónico.

Equipo requerido:

- (1) Dispositivo decodificador electrónico rotatorio
- (2) Un calibrador (*Shim stock*) de 10 mm de ancho de 0.2 mm de grosor stock, afilada hasta cierto punto en uno de sus extremos.

Para verificar la parte superior del puerto de apertura de la duración controlada (todos los puertos de escape y los puertos de transferencia de inducción lamelar):

- Ángulos de apertura de escape se aplica a todos los puertos de escape.
- Instalar el decodificador rotatorio en el eje del cigüeñal del motor.
- Inserte el calibrador (*shim stock*) en el puerto, perpendicular a la cuerda del puerto, y gire el cigüeñal de manera tal de "ajustar" el calibrador (*shim stock*) en su lugar con la parte superior del pistón.

- Ajuste a “cero” en la visual de decodificador rotatorio.
- Gire el cigüeñal de manera tal que el puerto permanezca abierto durante la rotación.
- Mientras asciende el pistón a su posición de cerrado del puerto, cuidadosamente ajuste el calibrador (*shim stock*) en su lugar con la parte superior del pistón.
- La diferencia entre el inicio, o puesta punto en “cero”, y el punto final o lectura total del decodificador rotatorio, debe estar en conformidad con el máximo Angulo permitido o menos.

2. ESPECIFICACIONES – MOTORES

Nota: cualquier pieza podrá ser verificada contra otra pieza de stock conocido suministrada por el fabricante a través de su cadena de distribución, el propósito es de permitir la legalidad de la pieza y/o componentes. Algunas especificaciones pueden que no sean alcanzables, y las modificaciones no están permitidas para lograr las especificaciones publicadas.

- 2.0 ARRANQUE** – el inscrito debe tener los componentes del sistema de arranque intactos y en buen funcionamiento. El arranque *Eclipse* de otros fabricantes esta aprobado y podrá ser utilizado para lo que fue hecho sin modificaciones, no está permitido dentro de las series RMAX. La penalización por utilizar arranque auxiliar en la parrilla de salida es de tomar la última posición.

La utilización de tornillo de arranque de otros fabricantes esta permitido, nuevamente si se utiliza arranque auxiliar el inscrito tomara la ultima posición en la parrilla de salida.

Esta permitido utilizar batería auxiliar para propósitos de arranque en la parrilla de salida, conectada esta a la batería principal.

A la discreción del Director de Carrera o Club –

Si un competidor ingresa a la parrilla de salida y no logra arrancar su kart el o ella podrán, a la discreción del Director de Carrera o Club, utilizar arranque auxiliar sin ser penalizados. Únicamente si esto es anunciado en la Reunión de Pilotos (Briefing) por el Director de Carrera o Club.

- 2.1 BATERIA – NON – TECH** (sin especificaciones técnicas), pero debe ser del mismo tamaño y forma y debe tener el mismo amperaje y voltaje como el OEM. 12 Voltios / 6.5 – 9.5 Amperios Hora. El Kart solo podrá tener instalado una sola batería y estar conectada al motor. Cualquier batería que se encuentre cuarteada o rota y con fugas será removida (retirada) del Evento.
- 2.2 CAJA DE AIRE (AIR BOX)** – Es LIBRE, pero debe ser aprobada CIK/FIA o, RLV, caja de aire de dos tubos de ingreso que no exceda 22.0 mm (+/- 1.0 mm) de diámetro interno y de una longitud mínima de 95.0 mm. Todas las cajas de aire KG y Freeline homologados CIK, con filtros internos están permitidos (legal) y deben conservarse como vienen de fabrica. Todas las cajas de aire no podrán ser modificadas, el flange de goma puede ser rebajado en la parte interna de la caja de aire hasta el borde o labio del flange. Filtros de aire internos de goma de otros fabricantes están permitidos, siempre y cuando no se realice ningún tipo de modificación a la caja de aire. La posición de la caja de aire es NON – TECH (sin especificaciones técnicas). Esta permitido la caja de aire KG con filtros internos – Homologación CIK es la 37-38/SA/15 y debe permanecer como viene de fabrica. Esta permitido (aprobado) el K&N RK1000. el adaptador copa caja de aire/limpiador (filtro) debe ser OEM como viene de fabrica, debido a la producción anticipada de algunos fabricantes, existen gran variedad de adaptadores, TAGUSA ha permitido la actualización de dicho adaptadores para aquellos fabricantes que ya hayan hecho su solicitud. NO están permitido adaptadores de otras marcas. No están permitidas modificaciones en el adaptador.
- 2.3 CARBURADORES** – OEM como lo suministra el fabricante de motores, el gileteo (jetting) es libre. Una arandela (washer) puede ser añadida a las aguas stock para propósitos de carburación (entonación), las agujas deben ser OEM. La forma en que el cable del acelerador se conecta al brazo y a la montura que sostiene al cable es NON – TECH (sin especificaciones técnicas), no se puede modificar el colector de admisión (*manifold*) o el carburador. El brazo, el

eje del acelerador y la mariposa son OEM sin modificación. El montaje lateral se incluye en el gileteo pero debe de conservar # piezas de reemplazo OEM. No se permiten tornillos cabeza de botón o de mariposa. El acabado de la superficie del venturi y el diámetro interno (bore) debe permanecer como viene de fábrica. **Tipo Mariposa:** debe ser original de fábrica y stock. Los tapones (*welch plug*) son NON – TECH (sin especificaciones técnicas) y debe ser del mismo tamaño y forma como viene en los kit de reemplazo, el combustible solo puede fluir a través de los orificios calibrados stock. Cualquiera otra forma de desviar el fluido de combustible al motor, que no sea la permitida, esta prohibido. Cualquier componente no especificado aquí debe ser de apariencia stock (*stock appearing*). Los resortes de entrada son artículos de NON – TECH (sin especificaciones técnicas). No se permite ningún tipo de mecanización al eje del acelerador. El acabado de la superficie del venturi y el diámetro interno (bore) debe permanecer como viene de fábrica. Los carburadores deben corresponder al motor como está tipificado en la ficha de homologación. Todos los carburadores de bombeo, son carburadores bombeo sencillo con tapa de combustible plástica. Todos los motores IAME tienen que utilizar tapa azul. Las agujas para ajustar el combustible deben ser stock desde la punta de la aguja hasta el punto donde esta el “O” ring. La aguja puede ser modificada más allá del punto del “O” ring para ajustar una extensión a la aguja. No está permitido disparador o ajustador de carburador remoto. El carburador puede ser instalado de manera invertida para propósitos de carburación (entonación) en la pista, siempre y cuando, no se realicen modificaciones al carburador, y al colector de admisión (*manifold*) o cualquier otro componente relacionado para completar la modificación. **Rotax Max FR125 – como establece su reglamento.**

2.4 BOMBA DE COMBUSTIBLE – Debe ser de diafragma tipo pulso, el fabricante y su ubicación es libre. No se permiten bombas de combustible eléctricas y bombas secundarias.

2.5 IGNICION Y SISTEMA ELECTRICO – OEM, como lo suministra el fabricante y con especificaciones de fabrica (la batería es NON – TECH (sin especificaciones técnicas)). Los soportes eléctricos y controles de encendido deben ser como vienen de fábrica. La puesta a tiempo estática tiene que ser como viene de fábrica, la llave (clave / guía) debe estar en su lugar, no se permiten modificaciones. La bujía es libre pero debe de conservar su arandela intacta a menos que se utilice un sensor de temperatura, en ese caso la arandela puede ser removida. El cable de la bujía con sus conectores son de NON – TECH (sin especificaciones técnicas).

2.6 PISTONES / ANILLOS / CAMARA – OEM como lo suministra el fabricante únicamente, no se permiten intercambios. El reten (*wrist pin*) debe ser de material ferroso. La utilización de pintura, recubrimiento metálico o de cerámica no es permitido.

2.7 SISTEMA DE ESCAPE -

A. Silenciador y escape OEM como lo suministra el fabricante. No esta permitido el recubrimiento metálico o de cerámica. **El Sistema de Escape (*Header and Pipe*):** no está permitido el intercambio. El Sistema de Escape (*Header and Pipe*) deben ser original de fábrica sin modificaciones. El sistema de escape debe de iniciar y culminar la carrera, intacto, tal cual como fue diseñado y utilización por el fabricante. El conector del tubo, cuando sea aplicable, tiene que ser redondo y del apropiado D.O., de manera de conectar el tubo al header, tal como lo suministra el fabricante. El largo del conector del tubo es NON – TECH (sin especificaciones técnicas), a menos que se especifique. La adición de sensores de temperatura de gas de escape y/o sensores O-2 están permitidos (legales), los orificios deben ser tapados si los sensores no se va a utilizar. No se permite la soldadura para efectos de reparación.

2.8 EMBRAGUE – OEM, como lo suministra el fabricante del motor y con especificaciones de fábrica. Únicamente, de un solo disco o embrague de zapatillas, no ajustables. El embrague no debe exceder las 7000 RPM para la Cadet I y II, y las 6000 RPM para el restos de las clases. Para ser probado en la grilla utilizando un medidor de RPM remoto conectado al conector de la bujía. **Procedimiento para la prueba:** desde punto muerto el piloto acelerara al máximo en una distancia aproximada de 3 metros y el embrague no excederá los límites de RPM permitidos. El engrane del tambor de embrague (cantidad de dientes en el piñón transmisor) es NON – TECH (sin especificaciones técnicas). Aunque no se puede realizar modificaciones al

tambor de embrague OEM, solo se permitirán tambores de embrague de fábrica que suministre el fabricante. Todos los motores deben tener el embrague y el sistema de transmisión cubiertos. Esto por razones de seguridad y este en el aspecto técnico es obligatorio.

2.9 SISTEMA DE ENFRIAMIENTO – el refrigerante no podrá contener materiales a base de Glycol. Otros tensioactivos (**surfactants**) podrán ser utilizados. El Radiador es libre tal cual como lo suministra el fabricante, o producto de otras marcas. (Debe ser instalado a la derecha o izquierda del Piloto). Se permiten bombas de otras marcas, pero deben ser accionadas por el eje trasero y deben ser del mismo tipo que las OEM.

2.10 MODIFICACIONES INTERNAS – todo tipo de modificaciones internas de cualquiera clase están estrictamente prohibidas. (Esto incluye la adición y/o eliminación de partes, es decir: empaaduras, tuercas, tornillos, etc.) **Por ejemplo:** si un fabricante establece que la empaadura es de un grosor de 10 milésimas usted no podrá utilizar dos empaaduras de 5 milésimas como reemplazo.

2.11 HABITACULO PARA LAS LAMELAS Y LAMELAS – Debe ser OEM sin modificaciones. Deben de conservar las lámelas stock y los tornillos de las lámelas sin modificaciones.

2.12 TUBO DE ESCAPE FLEXIBLE – El tubo de escape flexible es NON – TECH (sin especificaciones técnicas), (debe ser tubo flexible únicamente) el PRD utilizara el tubo solidó OEM. Algunos motores requieren de un control en la longitud del tubo flexible, ver sección 1.0, los siguientes motores están sujeto al control de longitud, **Sonik TX125, Únicamente el USA my 09 Leopard podrá utilizar escape solido como establece su ficha, el escape del 09 no podrá utilizar las de los modelos anteriores de la Leopard.**

2.13 ROLINERAS, SELLOS, EMPACADURAS – Las rolineras son libre, pero debe ser del mismo tipo, material y diseño como las rolineras OEM. Las rolineras de reemplazo deben ser del tipo estándar, rolineras convencionales con retenedores de acero o plástico. Deben ser del mismo ancho y diámetro externo. No están permitidas la rodamientos de cerámica o rodamientos cónicos. Los Sellos son libres sin modificaciones, deben ser instaladas tal cual como indica el fabricante. Empaaduras son libre sin modificaciones, deben cumplir con el grosor establecido por el fabricante y no se permiten añadir o quitar empaaduras, es decir empaadura sobre empaadura. No se puede utilizar empaadura sobre empaadura (únicamente una sola empaadura como viene de fabrica). **El Volumen de la Cámara de Combustión se verificara desde la parte superior del orificio de roscado para la bujía.**

2.14 MOTORES

A. [Gazelle 60 cc](#)

- Ver ficha de aprobación en la sección 1.0
- Largo de escape es libre
- IGNICION: Selectra 4 polos o Digital K
- La empaadura de la base es libre pero el grosor debe ser como viene de fábrica, las dos medidas para el grosor permitido son 0.008 y 0.015
- Los únicos adaptadores para filtros IAME que se fabrica es el 10771-c, este es el único adaptador de copa para filtro permitido y aprobado (versión cuadrada) todo el resto de las copas no están permitidas.
- El Gazelle podrá utilizar los pistones y anillos OEM del mini Swift, los pistones y anillos deben permanecer como vienen de fábrica, sin modificaciones.

B. [Vortex Rok](#)

Ver ficha de aprobación en la sección 1.0

C. [Parilla Mini Swift 60 cc](#)

Ver ficha de aprobación en la sección 1.0

D. [Oral](#)

Ver sección 1.0 como establece archivo PDF

E. [Tech 1](#) Ver sección 1.0 como establece archivo PDF
F. [Vampire](#) Ver sección 1.0 como establece archivo PDF

G. [SA250 Swiss Auto](#) Ver sección 1.0 como establece archivo PDF

K. [Motori Seven](#)

VCC	9.5 cc para sprint únicamente, 12.0 carrera en calle
Squish Mínimo	0.028 sprint, 0.035 carrera en calle
Carburador	VHSH 30 CS (diam. max. 30.06 mm) o de la serie HL360 con el nuevo tipo de entrada Incluye a los Motores de Jr.
Venturi	1.185
Diámetro interno del Carburador	1.19
Grosor de la lámelas	0.015
Alto del escape	Ver sección 1.0 como establece archivo PDF
Ignición	Digital
Escape – Senior y Master	ESTAMPADO c/SILENCIADOR (el nuevo tipo de pipa de escape es permitida sin modificaciones)

Nota: peso del cigüeñal y biela Kg. 2,450
Tolerancia = ± gr. 100

L. [Parrilla Leopard](#)

VCC	9.5 cc
Squish Mínimo	0.028
Nota: Una de las dos empaaduras podrá ser utilizada en cualquier momento.	
Carburador	HL334A / HL 334AB / HL334AA
Venturi	0.905
Diámetro interno del Carburador	1.005
Grosor de la lámelas	0.012
Alto del escape	Ver sección 1.0 como establece archivo PDF
Ignición	Selecttra 4 Polos o Digital K
Peso completo del cigüeñal y biela (<i>crank</i>)	1875g - +/- 3%
Jr-2 Restrictor de admisión	Admisión IAME Parte # IA-BP-25817 con apertura de 15 mm
Jr-2 Restrictor de escape	Escape IAME Parte # IA-A-125366 con apertura de 25 mm
Escape – JR	30.0 de diam. Interno (IAME JR tubo de header)

Nota: Las copas de aire deben ser cuadradas (ver hoja de especificaciones). Deben tener grabados las letras USA en el cilindro. (ver hoja de especificaciones de la Leopard, numero de serie) **P.N.-10381** – Los tornillos son M3 x 4.5 acabado en dorado originales – la parte roscada del tornillo es de: 4.60 mm – 4.85 mm – diámetro de la cabeza es 4.80 mm – 4.90 mm **P.N.-10380** tornillos son M3 x 4.5 acabado en plata vendidos como repuestos. – la parte roscada del tornillo es de: 4.40 mm – 4.60 mm – diámetro de la cabeza es de: 5.00 mm – 5.50 mm. La empaadura de la base es libre pero debe mantener el grosor como viene de fábrica, las dos medidas permitidas son de 0.008 y 0.015. Los únicos adaptadores para filtros IAME que se fabrica es el 10771-c, este es el único adaptador de copa para filtro permitido y aprobado (versión cuadrada) todo el resto de las copas no están permitidas.

Ver Anexo #2

Los nuevos motores de la serie “P” que vienen con el nuevo sistema de ignición Digital K, deben utilizar el sistema de ignición Digital K. No podrá instalar sistema de ignición anterior (viejos) en los motores de la serie “P”. Usted podrá quitar las tres pestañas, esto permitirá que el sistema de ignición Digital K pueda ser instalado en un habitáculo de los anteriores (viejo).

I. Parrilla Leopard USA MY 09

VCC	9.5 cc
Squish Mínimo	0.030
Nota: Una de las dos empaaduras podrá ser utilizada en cualquier momento.	
Carburador	HL334AB
Venturi	0.905
Diámetro interno del Carburador	1.005
Grosor de la lámelas	0.030
Alto del escape	Ver sección 1.0 como establece archivo PDF
Ignición	Selecttra 4 Polos o Digital K
Jr-2 Restrictor de admisión	Admisión IAME Parte # IA-BP-25817 con apertura de 15 mm
Jr-2 Restrictor de escape	Escape IAME Parte # IA-A-125366 con apertura de 25 mm
Escape – JR	30.0 de diam. Interno (IAME JR tubo de header)

Nota: Las copas de aire deben ser cuadradas (ver hoja de especificaciones). Deben tener grabados las letras USA en el cilindro. (ver hoja de especificaciones de la Leopard, numero de serie) **P.N.-10381** – Los tornillos son M3 x 4.5 acabado en dorado originales – la parte roscada del tornillo es de: 4.60 mm – 4.85 mm – diámetro de la cabeza es: 4.80 mm – 4.90 mm **P.N.-10380** tornillos son M3 x 4.5 acabado en plata vendidos como repuestos. – la parte roscada del tornillo es de: 4.40 mm – 4.60 mm – diámetro de la cabeza es de: 5.00 mm – 5.50 mm. **La empaadura de la base es libre pero debe mantener el grosor como viene de fabrica, las dos medidas permitidas son de 0.008 y 0.015, grosor OEM.** Los únicos adaptadores para filtros IAME que se fabrica es el 10771-c, este es el único adaptador de copa para filtro permitido y aprobado (versión cuadrada) todo el resto de las copas no están permitidas.

J. PRD Fireball

VCC	10.0 cc
Squish Mínimo	0.028
Carburador	HL360A
Venturi	0.950
Diámetro interno del Carburador	1.065
Grosor de la lámelas	0.015
Alto del escape	Ver sección 1.0 como establece archivo PDF
Peso completo del cigüeña y biela (<i>crank</i>)	1975g - +/- 10 gramos
Ignición	PRD

Nota: El Header del escape debe utilizar tubo solidó, el que viene con el motor (no se permite tubo flexible). Los motores deben tener grabados las letras “U.S.” junto con su número de serial.

Escape Jr. – 30.0 mm diámetro interno.

Nota: El motor de la Júnior será controlado por un tubo header restringido. Este se puede adquirir a través de RLV o cualquiera de sus distribuidores. El único header restringido permitido es este, el cual ha sido sometido y aprobado por TAG™ USA. Las empaaduras de base permitidas son las de 0.006 – 0.014, para lograr el squish minino y el VCC. No se podrán utilizar empaadura sobre empaadura.

K. Rotax Max FR 125

COMO ESTABLECE REGLAMENTO RMC

L. Sonik TX 125

VCC	10.5 cc
Squish Mínimo	0.038
Carburador	Tryton VANECM1

Venturi	0.943
Diámetro interno del Carburador	1.075
Grosor de la lámelas	0.0095
Alto del escape	Ver sección 1.0 como establece archivo PDF
Peso completo del cigüeñal y biela	1980g - +/- 3%

(*crank*)

Ignición Selecttra 3356

Nota: El largo mínimo es de 10 ¾" midiéndolo desde el borde interno del aro sujetador de resortes en el header hasta la marca de soldadura al final del primer cono divergente (el primer cono en el tubo). El largo debe ser al menos 17" midiéndolo por la parte posterior del flange del header en el cilindro, alrededor del lado derecho del header, conector y tubo hasta la primera marca de soldadura al final del cono divergente. Estos cambios requieren de la utilización de tubo flexible aproximadamente de 3" de largo. El header debe permanecer Stock. El largo del header es de 16 cm (6.3") desde la parte externa del flange en el cilindro hasta el final del header.

M. Vortex TT

VCC	12.8 cc
Squish Mínimo	0.055
Carburador	HL360
Venturi	0.950
Diámetro interno del Carburador	1.065
Grosor de la lámelas	0.008
Alto del escape	Ver sección 1.0 como establece archivo PDF
Peso completo del cigüeñal y biela	1860g - +/- 10g
(<i>crank</i>)	
Tiempo de encendido	0.065 – 0.070 BTDC

Los header en la Júnior deben ser **OEM** como lo suministra el fabricante.

N. PCR Windfire F

VCC	9.0 cc
Squish Mínimo	0.050
Carburador	Delorto-VHSH30CS
Venturi	1.185
Diámetro interno del Carburador	1.19
Grosor de la lámelas	0.018
Alto del escape	Ver sección 1.0 como establece archivo PDF
Tiempo de encendido	SeletraP3356
Peso completo del cigüeñal y biela	208g - +/- 10 gramos
(<i>crank</i>)	

Los header en la Júnior deben ser **OEM** como lo suministra el fabricante.

O. Motores KF 2

P. TAG™ Stock Moto

Q. Sonik TX-1

R. IAME X-30

S. Parrilla Dragon

3.0 ESPECIFICACIONES – CHASIS

3.1 CONSTRUCCION DEL CHASIS – de tubos redondo únicamente.

3.2 EJES – Diámetro máximo de 50 mm.

3.3 FRENOS – La clases Cadet, Júnior, Senior y Master, sistema de frenos traseros UNICAMENTE. Sistema de frenos delanteros están permitidos en la División de Cuatro Tiempos, Shifter (con cambios) y Carrera en Calle, UNICAMENTE. Se permite la utilización de frenos duales en los frenos traseros. Para las Series Thor TX se permite sistema de frenos en el eje trasero.

3.4 CARROCERIA – Homologado CIK al momento, o como lo apruebe TAG™ Racing International. Las partes plásticas Scribner #5010, #5020, #5030R y #5030L están actualmente aprobadas.

3.5 ELIGIBILIDAD DE UN CHASIS - Homologado CIK al momento, o como lo apruebe TAG™ Racing International. Todos los chasis fabricados en los Estados Unidos que cumpla con los requerimientos de seguridad de los Estados Unidos y las especificaciones técnicas de TAG™ Racing International están aprobados.

3.6 INTEGRIDAD DE LOS CHASIS - Cualquier chasis que se encuentre cuarteado o roto será desincorporado de la competencia. Reparaciones – puede ser soldado o reemplazado únicamente. La reparación final estará sujeta a una inspección técnica antes de reingresar a la pista.

4.0 ESPECIFICACIONES – NEUMATICOS

4.1 LECTURA DEL DUROMETRO – 46 de lectura dureza en durómetro para neumáticos slicks y 35 de lectura dureza en durómetro para neumáticos de lluvia a menos que se especifique lo contrario.

4.2 FABRICANTE / COMPUESTO – Tabla de especificaciones Sprint

<u>Fabricante</u>	<u>Slicks</u>	<u>Lluvia</u>
Bridgestone	YLB	YKP
MG	FZ Amarillo	WZ
Maxxis	HG-3	WT8
Dunlop	DDM	W 11
Mojo – solo motores Rotax	D2	W2

Nota: Para las competencias Carrera en Calle el compuesto el libre y se permiten todos los fabricantes de neumáticos.

Nota: El mismo compuesto debe ser utilizado en los 4 neumáticos.

4.2.1 TAMAÑO NEUMATICOS – TAG™ Clases Júnior y Senior
4.5 delanteros / 7.10 traseros en todas las clases

4.2.2 TAMAÑO NEUMATICOS – TAG™ Clase Cadet & Mini Max
4.5 delanteros / 4.5 traseros

4.3 SIN MODIFICACIONES – o tratamiento de cualquiera clase no esta permitido.

4.4 UTILIZACION DE LOS NEUMATICOS

- 4.4.1 SPRINT / CARRERA EN CALLE** – Máximo UN (1) juego (4 neumáticos) por Evento. Los neumáticos utilizados para las cualificaciones serán los utilizados para la carrera.
- 4.4.2 ENDURANCE POR EQUIPO** – número máximo de juegos de neumáticos (4 neumáticos) se establecerá según el largo del recorrido en el Evento, incluyendo las prácticas oficiales.
3 horas: dos (2) juegos (8 neumáticos) a nivel de Clubes
6 Horas: Tres (3) juegos (12 neumáticos) Regionales
12 horas: cuatro (4) juegos (16 neumáticos) Calificación para Regionales
24 horas: seis (6) juegos (24 neumáticos) Festival Nacional.
- 4.5 NEUMATICOS DE REPUESTO** – Esta permitido pero en una base de uno a uno debido daños no controlables. El reemplazo se basa en la seguridad del competidor. Desgaste natural durante una competencia no se tomara en consideración para un reemplazo. Los reemplazos son únicamente permitidos por decisión del Director de Carrera.

5.0 EQUIPO E CARRERA AUTORIZADO

5.1 EQUIPO MAXIMO PERMITIDO – por competidor en cada Evento.

Máximo un (1) chasis

Máximo dos (2) motores

Máximo un (1) juego de neumáticos slick

Máximo un (1) juego de neumáticos de lluvia

Máximo un (1) neumático delantero y un (1) neumático trasero para REPUESTOS

** Neumáticos de repuesto podrán ser reemplazados por daños originales únicamente, como lo establezca el Director de Carrera.

* El equipo utilizado en las mangas de cualificación DEBE ser utilizado en todas las mangas, pre-final y final.

** El casco, la braga, el collarín, los guantes deben cumplir con los estándares de seguridad nacional vigentes.

5.2 RADIO COMUNICACIÓN – Únicamente permitido en Carrera en Calle.

5.3 TELEMETRIA – absolutamente ninguna comunicación esta permitida entre el Sistema de Adquisición de Datos y cualquier otro tipo o sistema durante los eventos fiscalizados por TAG™ Racing International (practicar, tiempos, o carrera)

5.4 MEDICIONES – Sistema de adquisición de datos están permitidos en todas las clases. El tipo y número de sensores es libre. Si un sensor necesita energía, este podrá ser energizado del sistema de adquisición de datos o de la batería del kart. Todos los sensores de datos deben estar registrados en el sistema de adquisición de datos. Cualquier sensor que no transmita información al sistema de adquisición de datos debe ser removido del kart.

El sistema de adquisición de datos NO puede ser energizado por la batería del kart; debe tener una fuente de poder propia.

El sistema de adquisición de datos a utilizar durante un Evento fiscalizado por TAG™ Racing International (practicar, tiempos, o carrera) se limitara únicamente a una visual (display) y al almacenamiento de datos. Absolutamente, no esta permitida comunicación de dos vías entre el sistema de adquisición de datos y cualquier otro tipo o sistema durante los eventos fiscalizados por TAG™ Racing International (practicar, tiempos, o carrera).

Cualquier sistema que se capaz de modificar/activar, tiempos de encendido, mezcla de aire o combustible, control de tracción, posición del acelerador, o cualquier otra configuración en el vehiculo esta expresamente prohibido. El Comisario Deportivo, el Director de Carrera, y/o Oficiales Técnicos, podrán exigir que cualquier dispositivo o

sensor sea eliminado o inhabilitado durante los eventos fiscalizados por TAG™ Racing International (prácticas, tiempos, o carrera).

Esta permitido la descarga de los datos almacenados del sistema de adquisición de datos a una computadora para su análisis después del Evento.

Todos los equipos suministrarán la data, parcial o en su totalidad, al Comisario Deportivo del Evento, Director de Carrera, y/o Oficiales Técnicos, bajo solicitud, durante los eventos fiscalizados por TAG™ Racing Internacional (prácticas, tiempos, o carrera). La pérdida de información o la incapacidad de entregar la data cuando esta sea solicitada, conllevará como resultado a la pérdida de tiempos de calificación y/o posiciones de llegada, y otras penalizaciones.

6.0 COMBUSTIBLE

6.1 COMBUSTIBLE PARA LA CARRERA – de 98 octanos. A excepción de la Rotax la cual correrá como establece su reglamento vigente nacional.

6.2 ACEITE – el uso del lubricante Castor es obligatorio. Se excluyen los motores de la Rotax
MEZCLA ACEITE & COMBUSTIBLE – Aceite 4 onzas mínimo a 8 onzas máximo por 1 galón de combustible para carrera.

Relación Mezcla:	4 onzas a 1 Galón	8 onzas a 1 Galón
	1:32	1:16

Lista Aprobada: Red-E HI RPM aceite 2 tiempos, Maxima 927, Burris, Motul, y Kalguard

7.0 LICENCIAS

7.1 LICENCIA COMPETIDOR / MEMBRESIA – Es obligatorio poseer una licencia de competidor TAG™ Racing International o TAG™ USA vigente, la cual incluye el número de membresía del competidor, antes de participar en los Eventos fiscalizados por TAG™ Racing Internacional, sean Eventos de clubes, Regionales y/o cualquier evento de serie reconocido, Eventos nacionales y Especiales, de manera de poder calificar para el **“Campeonato Mundial de TAG™”**. Únicamente los competidores que posean una licencia de competidor TAG™ Racing International o TAG™ USA, son elegibles para competir en el **“Campeonato Mundial de TAG™”**.

7.2 EDAD PARA LAS COMPETENCIA – Para calificar, la edad del competidor, el o ella, se calculará (tomará) como fecha de inicio el 01/01/2009.

Una vez que el competidor, cumpla años, el o ella podrá competir en su tabla de edad o terminar la temporada con la edad que se registro para el 01/01/2009.

Si un Cadet o un Junior asciende a otra clase, el o ella, no podrán regresar a su clase anterior y no podrá competir en ambas clases la Cadet y la Júnior y/o las clases Júnior y Senior.

TAG™ CADET – edad 7 – 11 años: Los Pilotos de la TAG™ Cadet deben tener 7 años antes de la competencia.

TAG™ JR 2 – edad 8 – 11 años: Los Pilotos de la Junior-2 deben tener 8 años antes de que puedan competir.

TAG™ Mini Max JR – edad 9 – 12 años: Los Pilotos de la Mini Max deben tener 9 años antes de que puedan competir.

TAG™ JR – edad 11 – 15 años: Los Pilotos de la TAG™ Júnior deben tener 11 años antes de que puedan competir.

TAG™ SR – edad 15 años en adelante: Los Pilotos de la TAG™ Senior deben tener 15 años antes de que puedan competir.

TAG™ MASTER – edad 35 años en adelante: Los Pilotos de la TAG™ Master deben tener 35 años antes de que puedan competir. Un Piloto de 90.7 Kg. (200 lbs.) podría competir en la TAG™ Master, si el o ella, tienen 16 años y si el o ella pesan (mínimo) 90.7 Kg. (200 lbs.). Post carrera en el día de la carrera. Esto únicamente a la discreción del club, serie, y/o Director de Carrera.

TAG™ 4 TIEMPOS – edad 15 años en adelante: Los Pilotos de la TAG™ Senior deben tener 15 años antes de que puedan competir.

TAG™ KF 2 – edad 15 años en adelante: Los Pilotos de la Sénior deben tener 15 años antes de que puedan competir.

TAG™ KF 3 – edad 11 - 15 años: Los Pilotos de la Junior deben tener 11 años antes de que puedan competir.

TAG™ Stock Moto Junior – edad 11 - 15 años: Los Pilotos de la TAG™ Junior deben tener 11 años antes de que puedan competir.

TAG™ Stock Moto – edad 15 años en adelante: Los Pilotos de la TAG™ Sénior deben tener 15 años antes de que puedan competir.

NOTA: Un Piloto de 90.7 Kg. (200 lbs.). Podría competir en la TAG™ Master, si el o ella, tienen 15 años y si el o ella pesan (mínimo) 90.7 Kg. (200). Post carrera en el día de la carrera. Esto únicamente a la discreción del club, serie, y/o Director de Carrera.

7.3 CUERPOS NACIONALES FISCALIZADORES – Para participar en un programa reconocido TAG™ USA, co-fiscalizado con otro cuerpo nacional de fiscalización. El competidor requerirá de una licencia de competidor vigente con esa organización.

8.0 EVENTO – CARRERA

8.1 SPRINT – Cada Evento Festival TAG™ consistirá en: revisión técnica (inspección), prácticas, clasificaciones, mangas de cualificación, pre-final y final.

- Clubes locales y series Regionales se podrán adaptar al programa nacional para compensar la falta de instalaciones, tiempo u otras limitaciones.
- **REVISION TECNICA** – presentación de toda la indumentaria de seguridad, vehículo de carrera, neumáticos de slicks y de lluvia al oficial designado en el tiempo y ubicación designada – obligatorio antes de participar en el evento.
- **PRACTICAS** – En la pista designada y configurada según clases a competir, esto determinado por el organizador.
- **CLASIFICACIONES** – Periodo del Evento designado durante la cual los competidores se les provee de un periodo de tiempo, adicional a la distancia designada para los calentamientos y enfriamiento. El número de vehículos a calificar en la pista, será determinado por la longitud de la pista y el sistema de cronometraje a utilizar. La vuelta más rápida de la sesión determinara la posición de salida del competidor en la siguiente manga de calificaciones.
- **MANGAS DE QUALIFICACIÓN** – El número y el tamaño se determinara según el número competidores registrados en el Evento. Sistema de puntaje como establece los reglamentos de la CIK/FIA, 1er=0, 2do=2, 3er=3, etc. Hasta el último lugar. Las distancias de cada manga será de un mínimo de 7 Km y un máximo de 10 Km de recorrido.

- **PRE-FINAL** – La distancia mínima será de 10 Km y un máximo de 15 Km de recorrido. Las posiciones de llegada determinarán la posición de salida para la FINAL.
- **FINAL** - La distancia mínima será de un mínimo de 15 Km y un máximo de 20 Km de recorrido.

8.2 ENDURANCE POR EQUIPOS – Cada Evento Festival TAG™ consistirá en: revisión técnica (inspección), prácticas, clasificaciones, mangas de cualificación, pre-final y final.

- **REVISION TECNICA** – presentación de toda la indumentaria de seguridad, vehículo de carrera, neumáticos de slicks y de lluvia al oficial designado en el tiempo y ubicación designada – obligatorio antes de participar en el evento.
- **PRACTICAS** – En la pista designada y configurada según clases a competir, esto determinado por el organizador.
- **CLASIFICACIONES** – Periodo del Evento designado durante la cual cada competidor se les permite cuatro vueltas cronometradas. El tiempo total de todas las vueltas cronometradas se utilizarán para determinar su posición de salida.
- **FINAL** – El Evento es un Evento cronometrado en 3, 6, 12 o 24 horas de duración. Las posiciones de llegada se determinarán según la distancia recorrida.

8.3 CARRERA EN CALLE

- Chasis y carrocería como se establece en la sección 3.0 del Reglamento TAG™.
- Sistema de transmisión de correa o cadena es permitido (legal).
- Se permita sistema dual de frenos, incluyendo frenos delanteros.
- Se permita radio comunicación.
- Procedimiento de salida – Estático (parado)

9.0 ELIGIBILIDAD PARA EL CAMPEONATO MUNDIAL DE TAG™

9.1 EVENTOS NACIONALES SPRINT – Los que cualifican para el Campeonato Mundial de TAG™.

A. NIVEL LOCAL – Competencia de clubes, ubicación del circuito – única, REGISTRADA CON TAG™ USA.

1. Local – los mejores 10, miembros de TAG™ USA, en cada una de las clases TAG™ dentro de las series certificadas por TAG™ USA cualificarán para la participación en el “**Campeonato Mundial de TAG™ 2011**”. Todos los competidores deben tener una licencia vigente TAG™.

B. REGIONAL SERIES TOURING – Puede ser fiscalizada u independiente - REGISTRADA CON TAG™ USA.

1. Participación y puntaje del campeonato en las Clases TAG™ donde se utilicen. Los mejores 10, miembros de TAG™ USA, en cada una de las clases TAG™ dentro de las series certificadas por TAG™ USA cualificarán para la participación en el “**Campeonato Mundial de TAG™ 2011**”. Todos los competidores deben tener una licencia vigente TAG™.

C. CAMPEONATO NACIONAL SELECCIÓN DE EVENTOS – Seleccionado TAG™ - REGISTRADA CON TAG™ USA.

1. Participación de Campeonatos Nacionales fiscalizados de la IKF, KART, WKA, SKUSA, IRA, RMC, etc.
2. Participación de Eventos Nacionales Independiente seleccionados tales como las de Rock Island Gran Prix, “**The Tom Argy Nacional TAG™ Endurance Festival**”, etc. Los mejores 10, miembros de TAG™ USA, en

cada una de las clases TAG™ dentro de las series certificadas por TAG™ USA cualificarán para la participación en el “**Campeonato Mundial de TAG™ 2011**”. Todos los competidores deben tener una licencia vigente TAG™.

9.2 PROGRAMA DE FESTIVALES SERIES DE QUALIFICACION – Cualquier serie, evento y/o festival podrá participar en este programa de cualificación. Este programa de cualificación consistirá de una serie de pista miembros y también de eventos especiales específicos. Estos eventos especiales serán incluidos para cualificar para el “**Campeonato Mundial de TAG™ 2011**”. Una vez que su series, evento y/o festival haya sido aceptado su calendario será colocado en el portal (Web site) de TAG™ Racing (www.tagracing.net) como una serie de cualificación para el “Campeonato Mundial de TAG™ 2009”. Las planillas solicitud para las pistas están disponibles en el portal (Web site) www.tagracing.net en las sección de formularios (forms).

9.3 SERIES DE QUALIFICACION INTERNACIONALES – Cualquier serie, evento y/o festival podrá participar en este programa de cualificación. Una vez que su series, evento y/o festival haya sido aceptado su calendario será colocado en el portal (Web site) de TAG™ Racing (www.tagracing.net) como una serie de cualificación para el “**Campeonato Mundial de TAG™ 2011**”. Las planillas solicitud para las pistas están disponibles en el portal (Web site) www.tagracing.net en las sección de formularios (forms).

- A. Los mejores 10, miembros de TAG™ Racing International, en cada una de las clases TAG™ Racing Internacional dentro de las series certificadas, cualificarán para la participación en el “**Campeonato Mundial de TAG™ 2011**”. Todos los competidores deben tener una licencia vigente TAG™ Racing International.
- B. Todos los competidores de TAG™ Racing Internacional que participen en tres (3) o mas eventos de carrera de eventos de series de clubes en la temporada 2011, y que posean licencia vigente de TAG™ Racing Internacional, podrá hacer una petición a las oficinas de TAG™ Racing Internacional solicitando una dispensa (waiver) para competir en el “**Campeonato Mundial de TAG™ 2011**”.
- C. A todos los titulares de una licencia de TAG™ Racing International en un país, con presencia TAG™ que no tenga series de cualificación o eventos de cualificación Mundial de TAG™ Racing Internacional podrá hacer una petición a las oficinas de TAG™ Racing International por una dispensa (waiver) para competir en el “**Campeonato Mundial de TAG™ 2011**”.

10.0 ESTRUCTURA DE CLASES

TAG™ Racing Internacional – Programa Internacional de Clases

- 10.1 Clase 1 – TAG™ INTERNATIONAL CADET2:**
Edad: 7 a 11 años
Motor: como se establece en la sección 1
Peso: como se establece en la sección 1
(La trocha máxima es de 40.0 pulgadas (101,6 cm), la mínima de 35.0 pulgadas (88.9 cm). El kart debe ser cadet, pero podremos permitir la utilización un kart más largo cadet.)
- 10.2 Clase 2 – TAG™ INTERNATIONAL JUNIOR:**
Edad: 11 a 15 años
Motor: 125 cc con las restricciones en peso correspondientes
Peso: como se establece en la sección 1
- 10.3 Clase 3 – TAG™ INTERNATIONAL SENIOR:**
Edad: 15 años en adelante

- Motor: como se establece en la sección 1
Peso: como se establece en la sección 1
- 10.4 Clase 4 – TAG™ INTERNATIONAL MASTER:**
Edad: 35 años en adelante
Motor: como se establece en la sección 1
Peso: como se establece en la sección 1
- 10.5 Clase 5 – TAG™ INTERNATIONAL 4 TIEMPOS:**
Edad: 15 años en adelante
Motor: como se establece en la sección 1
Peso: como se establece en la sección 1
- 10.6 Clase 6 – TAG™ INTERNATIONAL KF 2:**
Edad: 15 años en adelante
Motor: como se establece en la sección 1
Peso: como se establece en la sección 1
- 10.7 Clase 7 – TAG™ INTERNATIONAL KF 3 JUNIOR:**
Edad: 11 a 15 años
Motor: como se establece en la sección 1
Peso: como se establece en la sección 1
- 10.8 Clase 8 – TAG™ INTERNATIONAL Stock Moto:**
Edad: 15 años en adelante
Motor: como se establece en la sección 1
Peso: como se establece en la sección 1

11 TAG™ USA – Programa Nacional de Clases – Clubes / Regionales / Festivales Nacionales

- 11.1 Clase 1 – TAG™ USA IAME CADET:**
Edad: 7 a 11 años
Motor: como se establece en la sección 1
Peso: como se establece en la sección 1
(La trocha máxima es de 38.0 pulgadas (96,52 cm), la mínima de 35.0 pulgadas (88,9 cm). El kart debe ser cadet, pero podremos permitir la utilización un kart más largo cadet.) (Requiere de Licencia TAG™ Racing internacional)
- 11.2 Clase 2 – TAG™ USA CADET:**
Edad: 7 a 11 años
Motor: como se establece en la sección 1
Peso: como se establece en la sección 1
(La trocha máxima es de 38.0 pulgadas (96,52 cm), la mínima de 35.0 pulgadas (88,9 cm). El kart debe ser cadet, pero podremos permitir la utilización un kart más largo cadet.)
- 11.3 Clase 3 – TAG™ USA IAME JUNIOR 2:**
Edad: 8 a 11 años
Motor: 125 cc con las restricciones en peso correspondientes
Peso: como se establece en la sección 1
- 11.4 Clase 4 – TAG™ USA IAME JUNIOR:**
Edad: 11 a 15 años
Motor: 125 cc con las restricciones en peso correspondientes
Peso: como se establece en la sección 1
- 11.5 Clase 5 – TAG™ USA Mini Max JUNIOR:**
Edad: 9 a 12 años

- Motor: 125 cc con las restricciones en peso correspondientes
Peso: como se establece en la sección 1
- 11.6 Clase 6 – TAG™ USA JUNIOR:**
Edad: 11 a 15 años
Motor: 125 cc con las restricciones en peso correspondientes
Peso: como se establece en la sección 1
- 11.7 Clase 7 – TAG™ USA SENIOR:**
Edad: 15 años en adelante
Motor: como se establece en la sección 1
Peso: como se establece en la sección 1
- 11.8 Clase 8 – TAG™ USA MASTER:**
Edad: 35 años en adelante
Motor: como se establece en la sección 1
Peso: como se establece en la sección 1
- 11.9 Clase 9 – TAG™ USA 4 TIEMPOS:**
Edad: 15 años en adelante
Motor: como se establece en la sección 1
Peso: como se establece en la sección 1
- 11.10 Clase 10 – TAG™ USA KF 2:**
Edad: 15 años en adelante
Motor: como se establece en la sección 1
Peso: como se establece en la sección 1
- 11.11 Clase 11 – TAG™ USA KF 3 JUNIOR:**
Edad: 11 a 15 años
Motor: con las restricciones correspondientes prescritas
Peso: como se establece en la sección 1
- 11.12 Clase 12 – TAG™ USA Stock Moto JUNIOR:**
Edad: 11 a 15 años
Motor: con las restricciones correspondientes prescritas
Peso: como se establece en la sección 1
- 11.13 Clase 13 – TAG™ USA Stock Moto:**
Edad: 15 años en adelante
Motor: como se establece en la sección 1
Peso: como se establece en la sección 1
- 11.14 Clase 14 – TAG™ USA Stock Moto Heavy:**
Edad: 15 años en adelante
Motor: como se establece en la sección 1
Peso: como se establece en la sección 1

Por favor de tomar nota, que las clases mencionadas arriba es una lista de selección. Es posible que no todas las Clases estén presentes en el “Campeonato Mundial de TAG™ 2011”.

12 ENDURANCE POR EQUIPO – REGLAMENTO DEL EVENTO

- 12.1 ESTRUCTURA DE PESO – CLASES – TAG™ International**
Motor: como se establece en la sección 1
Peso: como se establece en la sección 1
- 12.2 ESPECIFICACIONES – COMBUSTIBLE & NEUMATICOS**

- A. NEUMATICOS:** una cantidad apropiada de juegos de neumáticos marcados serán comprados en el sitio. Los neumáticos utilizados para las cualificaciones serán los que se utilizaran para el inicio de la carrera. Los neumáticos se podrán montar y utilizar en cualquier momento del evento.
- B. COMBUSTIBLE:** una cantidad específica de galones combustible se comprarán en el sitio, del combustible especificado. El combustible se mezclará con su aceite, con ciertas especificaciones, bajo la dirección del Oficial Técnico. El combustible será examinado periódicamente.

12.3 PESO – en las clases se seguirán el siguiente procedimiento:

- A.** El kart, listo para competencia, será pesado con el tanque de combustible vacío.
- B.** Cada piloto será pesado con toda su indumentaria de carrera más el kart.
- C.** El peso promedio será anunciado.
- D.** Su peso será promediado con todo el resto de los inscritos.
- E.** Se le designará un peso para su chasis UNICAMENTE.
- F.** La inspección técnica posterior a la carrera, requerirá que cumpla con el peso mínimo.

12.4 ELIGIBILIDAD DE LOS PILOTOS

- A.** Un equipo tendrá mínimo 5 pilotos y un máximo de 10.
- B.** Edad mínima: 16 años. El organizador se reserva el derecho de alterar el límite de edad, en casos individuales.
- C.** Una licencia TAG™ USA es requerida para participar. El organizador se reserva el derecho de negar la inscripción a cualquier inscrito.

12.5 CHEQUEO TECNICO / SEGURIDAD

- A.** Un (1) chasis permitido. El cuadro es el inscrito originalmente. Si se daña, solo el Director de Carrera u Oficial Técnico podrán permitir su reemplazo. Los componentes (accesorios) originales deben ser transferido.
- B.** Se pueden inscribir dos motores del mismo fabricante y modelo. Los motores serán marcados y se les podrá realizar servicio.
- C.** Carrocería – CIK 2007 o anterior. Disponible comercialmente y de fabricación en los Estados Unidos. Legal (permitido) dentro IKF, WKA, KART, IRA & SKUSA.
- D.** Se precintarán todas las tuercas y tornillos. Los pesos deben tener doble tuerca o tuerca con precinto.
- E.** Transmisión por cadena es obligatorio. No se permiten unidades de lubricación a bordo del kart.
- F.** Eje: tamaño máximo 50 mm.
- G.** Frenos: NO están permitidos frenos delanteros.
- H.** Tanque de Combustible: Tamaño máximo de ocho (8) Litros.

12.6 OPERACIONES EN LOS PITS

- A. El piloto debe estar afuera del kart y con el motor apagado durante el procedimiento de tanqueo.
- B. Extintor de incendio es obligatorio en cada uno de los pits.
- C. El motor debe estar apagado al realizar cualquier tipo de trabajo en el vehiculo.
- D. El vehiculo debe estar en el pit lane de su pit box designado antes de realizar cualquier tipo de trabajo. No hay límites en el personal de los pits.
- E. Ningún miembro de pits podrá ingresar al circuito de carrera a menos que sea instruido (indicado) para ello por un oficial.

12.7 INFRACCIONES Y PENALIDADES

- A. Infracción menor: "Pass Through", ingresar y salir de los pits
- B. Infracción promedio: "Stop & Go" ingresar y detenido por un oficial
- C. Infracción mayor: "Held in box" ingresar y estar detenido por el lapso de una vuelta. * no se podrán realizar ningún tipo de trabajo o retanqueo durante la penalización.

ARCHIVO – MOTORES PARA EL 2011

Archivo para opción local únicamente

Desregulados para las Competencia de TAG™ Racing Internacional y TAG™ USA

BM JAGUAR 125
SONIC VX125,
EASYKART 60

EASYKART 125
VORTEX ROK 125
BILAND

ITALSYSTEM 125
COMER 125
ROTAX JR

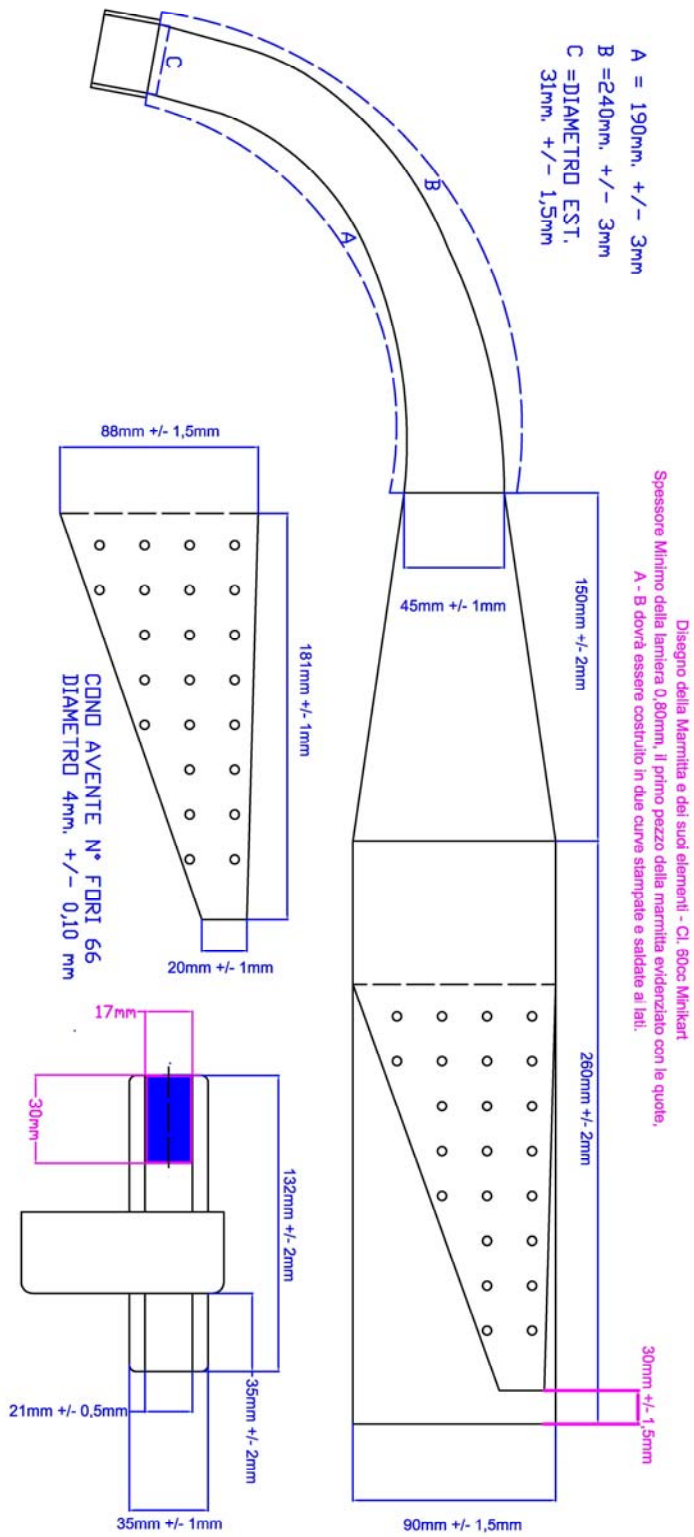
Motores	Cadet		Cadet 2		Junior		Sénior		Master		TAG USA Spec	PDF
Biland					167.8 Kg.	370 lb.	181.4 Kg.	400 lb.	188.2 Kg.	415 lb.		
BM JAGUAR 125					145.2 Kg.	320 lb.	163.3 Kg.	360 lb.	176.9 Kg.	390 lb.		
Comer					176.9 Kg.	390 lb.	190.5 Kg.	420 lb.	197.3 Kg.	435 lb.		
Comer 60 cc			113.4 Kg.	250 lb.								
Easykart 60	108.9 Kg.	240 lb.										
Easykart 125					145.2 Kg.	320 lb.	163.3 Kg.	360 lb.	176.9 Kg.	390 lb.		
Cheetah 125					145.2 Kg.	320 lb.	163.3 Kg.	360 lb.	176.9 Kg.	390 lb.		
ITALSYSTEM 125							163.3 Kg.	360 lb.	176.9 Kg.	390 lb.		
Maxter 60 cc			113.4 Kg.	250lb.								
SONIC VX 125							176.9 Kg.	390 lb.	190.5 Kg.	420 lb.		
TMC ICC							181.4 Kg.	400 lb.				
WTP 60 cc			113.4 Kg.	250 lb.								

Opción Local

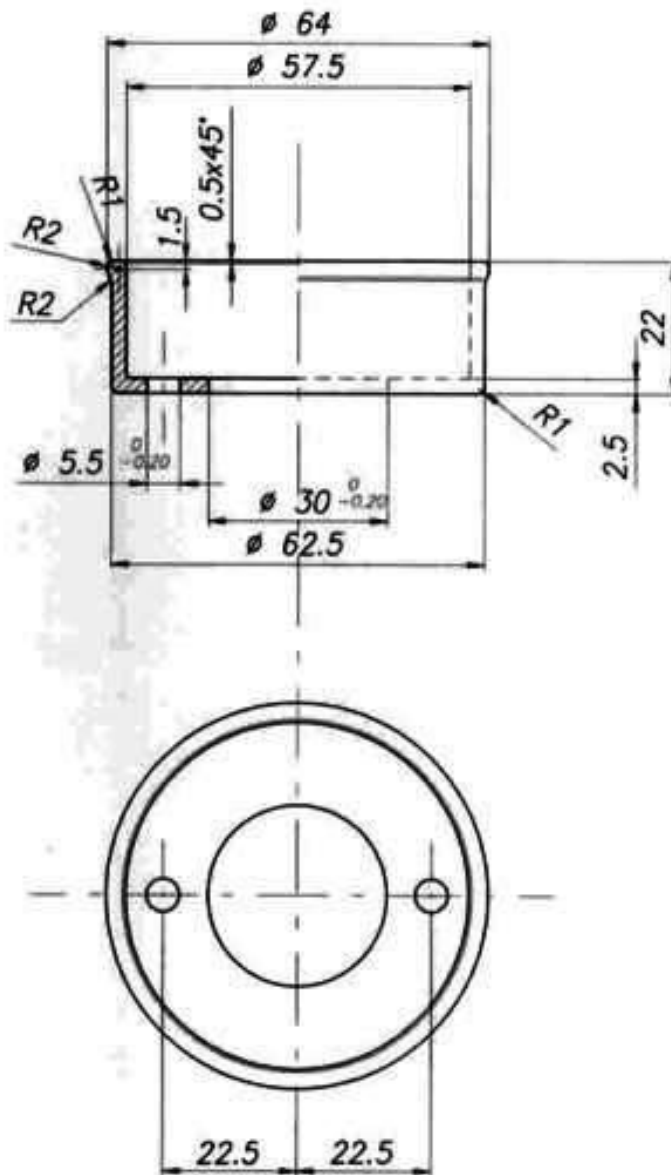
Documento de Revisión 2011 – Histórico

Tema	Cambios	Fecha	Fecha Efectiva
1.0	Publicación del documento Reglamento 2011	19 ene 2011	19 ene 2011
1.1	Addition of IAME X-30	01 jun 2011	01 jun 2011
1.2	Addition of Sonk TX-1	01 jun 2011	01 jun 2011

ANEXO #1



ANEXO #2



TIPO COO. 10771	GRUPPO ALIMENTAZIONE	QUANTITA' 1	SCALA 1:1	DATA 20-11-00
MATERIALE Lego alluminio 11S	TREATAMENTO	LAVORAZIONE 3 ✓	DESIGNATO molinari	
STATO Barra trafilata \varnothing 65	FINITURA	TOLLERANZE ± 0.10	CONTROLATO	
IAME S.p.A. ZINGONIA VERDELLINO - BG	DESCRIZIONE			D/S N
	RACCORDO PER SILENZIATORE ASPIRAZIONE "CIK"			85.07.315.50

Glosario de Términos

Sanctioning	Fiscalización
OEM – Original Equipment Manufacturer	Fabricante de equipos originales
Stock	Como viene de fabrica sin modificaciones y de producción en serie.
Stock Appering	De apariencia Stock
Non-Tech	Significa que el ítem no tiene especificaciones técnicas. Los ítems calificados como “NON-TECH” no podrán ser utilizados para descalificar a un competidor. Sin embargo estos ítems deben estar en concordancia con los reglamentos de la federación que son aplicables.
Clasification	Clasificación
Qualification	Qualificación
Shim Stock	Calibrador (locha)
Welch-Plug	Tapón
Jet	
Jetting	
Needle	Aguja
OPEN	Libre
After Market	De otros fabricantes
Factory Specification	Especificaciones de Fabrica
O.D. – Outside Diameter	Diámetro Externo
Surfactants	Tensioactivantes
TBA – To be Announce	Por anunciarse
Bore	Diámetro interno
Manifold	Colector de admisión
Header and Pipe	Salida de Escape y Pipa. En este caso se refiere al sistema de escape