



FEDERACION NORTE (Fedenor)

NORTE de Bs. As KARTING

Reglamento Técnico

Categorías 150cc Juvenil, 150cc SENIOR, 150cc MASTER Y 150cc SUPER MASTER

ART. N° 1: CATEGORIA: Los Karting serán agrupados en 4 (cuatro) clases denominadas "Categoría 150cc. Juvenil, 150cc Sénior, 150cc Master y 150cc Súper Master.

ART. N° 2: VIGENCIA: El presente Reglamento tendrá vigencia a partir del 1º de Enero del 2017 hasta el 31 de Diciembre de 2017, pudiendo ser prorrogado y/o modificado a exclusivo criterio de Norbak (Cat. Club) – Fedenor (Fiscalizador), para dar mayor paridad mecánica, seguridad y abaratar costos de preparación.

ART. N° 3: DISPOSICIONES GENERALES:

- a) La interpretación del presente Reglamento, debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que solo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado.
- b) Ningún elemento podrá cumplir una función distinta de las específicamente previstas por el fabricante del vehículo en caso de ser un elemento original, o de la función prevista por el presente Reglamento en caso de ser un elemento no original del vehículo declarado. Se permiten intercambiar piezas de distintos modelos siempre que cumplan la misma función.
- c) Todos los elementos del vehículo no especificados en este Reglamento Técnico, deberán ser originales de fábrica. En caso de reclamaciones o verificaciones, la Comisión Técnica de esta Norbak - Fedenor, utilizara para su cometido como elemento patrón para su control LAS PIEZAS ORIGINALES DE FABRICA.
- d) A los señores preparadores, corredores, mecánicos y concurrentes, toda consulta respecto a la interpretación y aplicación de este Reglamento Técnico, deberá hacerse por escrito ante Norbak - Fedenor, quien se reserva el derecho de aprobar o no todo aquello que no esté especificado en el mismo, y se estará conforme a lo que ésta dictamine.
- e) El solo hecho de participación en las competencias implica por parte de los pilotos, mecánicos, concurrentes, etc., el total conocimiento y aceptación de las condiciones y especificaciones del presente REGLAMENTO.
- f) Se prohíbe el uso de titanio y fibra de carbono con excepción en rodamientos.
- g) Aclaraciones:
- Se entiende por similar: A toda pieza de diferente fabricante, con las características de la original.
 - Se entiende por opcional: A optar por tener o quitar una pieza.
 - Se entiende por libre: La libertad de su trabajo o cambio, pero el elemento debe estar

ART. N° 4 EDAD PARA COMPETIR:

150cc JUVENIL: Con 9 años cumplidos dentro del año de disputa del presente campeonato en adelante, hasta los 14 años. En caso que un piloto debutante pasado de edad sin experiencia se autoriza a que participe por alguna carrera en esta categoría, previa autorización de Norbak – Fedenor.

150cc SENIOR: Con 15 años cumplidos dentro del año de disputa del presente campeonato en adelante.

150cc MASTER: Con 30 años cumplidos dentro del año de disputa del presente campeonato en adelante.

150cc SUPER MASTER: de 50 años en adelante, o sin distinción de edad más de 95kg piloto. (ver Nota).

ART. N° 5 NUMERACION:

150cc JUVENIL: Fondo NEGRO y número AMARILLO

150cc SENIOR: Fondo BLANCO y número AZUL.

150cc MASTER: Fondo AZUL y número BLANCO

150cc SUPER MASTER: Fondo BLANCO y número VERDE

Delanteros una (1) placa de 20 x 20 plástica, colocados en la corbata y en el paragolpes trasero, otro de iguales dimensiones y color deberá colocarse el número correspondiente en los pontones parte trasera de su lateral de 20cm de ancho por alto del pontón.

ART. N° 6 PESO:

150cc JUVENIL: Mínimo con el piloto incluido en orden de llegada, con toda la indumentaria: 148 Kg, (ciento cuarenta y ocho) sin tolerancia y en las condiciones en que termino la competencia.

150cc SENIOR: Mínimo con el piloto incluido en orden de llegada, con toda la indumentaria: 170 Kg, (ciento setenta) sin tolerancia y en las condiciones en que termino la competencia. (Ver nota)

150cc MASTER: Mínimo con el piloto incluido en orden de llegada, con toda la indumentaria: 180 Kg, (ciento ochenta) sin tolerancia y en las condiciones en que termino la competencia. (Ver Nota)

150cc SUPER MASTER: Mínimo con el piloto incluido en orden de llegada, con toda la indumentaria: 193 kg. sin distinción de edad (ciento noventa y tres), -Karting 98kg- sin tolerancia y en las condiciones en que termino la competencia. Para pilotos de más de 50 años mínimo 180kg. (Ver Nota)

ACLARACION: la categoría 150cc Súper Master es una categoría Promocional, por lo tanto, pilotos rankeados en otras divisionales y/o debutantes, aptos para competir en esta última, serán solamente autorizados expresamente por FEDENOR-NORBAK para competir, y bajo admisión condicional según rendimiento en pista.

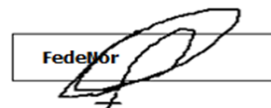
NOTA:

Para pilotos de la categoría 150cc Senior con un peso mínimo inclusive de 185kg kart incluido -sin lastre-, tendrán una cubicación mínima de 19,5cc de aceite hidráulico E.P. 20 de forma condicional y según performance en pista.

Para pilotos de la categoría 150cc Master con un peso mínimo inclusive de 190kg kart incluido –sin lastre-, tendrán una cubicación mínima de 19,5cc de aceite hidráulico E.P. 20 de forma condicional y según performance en pista.

Para pilotos de la categoría 150cc Super Master con un peso mínimo inclusive de 205kg kart incluido –sin lastre-, tendrán una cubicación mínima de 19cc de aceite hidráulico E.P. 20 de forma condicional y según performance en pista.

ART. N° 7 MOTORES: Los motores son 150 CC. 4 tiempos marca GUERRERO, únicamente refrigerado por aire, caja de 5 (cinco) velocidades con embrague manual.



ART. N° 8 CAMBIO DE MOTOR: Se permitirá el cambio de motor por cualquier rotura comprobada y verificada por el Comisario Técnico. Este cambio de motor durante una carrera implica el retraso en la largada a la última fila y la pérdida de los puntos obtenidos hasta ese momento. El motor roto debe cumplir con el reglamento técnico, sino determinará automáticamente la exclusión del tramo logrado y si lo hallado lo amerita podrá ser Excluido total de la competencia fuera el tramo que fuera y pasara a Penalidades con la aplicación automática Art. 37 Medida Provisoria. Se deberá solicitar la autorización al Comisario Técnico para el cambio. En caso de reparación, el corte de precinto, se debe realizar con la autorización del Comisario Técnico, sino determinará automáticamente la exclusión total de la competencia. Se podrá trabajar y/o reemplazar el elemento averiado. Se tomara como cambio de motor tanto cuando se cambie la panza o cuando se cambie el cilindro indistintamente.- Además el elemento descartado debe cumplir con el reglamento técnico. Para los casos que se utilice el motor de esta categoría para otras, deberá estar declarado como corresponde en la declaración jurada (una (1) por cada Categoría Obligatorio) antes de salir a pista en que categoría participara, y antes si debe tocar algún elemento del mismo para ser adaptado para otra categoría debe ser controlado por la Técnica y ADEMÁS debe ser adaptado para la otra Categoría que comparte este motor en el sector de la Técnica únicamente y controlado por la Técnica caso contrario será excluido de todas las Categorías que participa.

ART. N° 9 CARTER: Original del motor con formas y dimensiones externas e internas. No se pueden alterar las posiciones y medidas originales de los espárragos y/o tornillos. Se debe mantener las medidas originales de los rodamientos, marca libre.

ART. N° 10 CILINDRO: Original del motor o reemplazo del mercado de reposición. Se puede rectificar hasta 64.00mm. Prohibido el uso de camisa CROMADA, NICASIL u otro sistema de tratamiento de galvanoplastia. Deberá poseer junta en la base del cilindro de espesor y material libre. Los tornillos del cilindro al block serán de 6mm con sus respectivas guías originales de tapa y guías centradoras de cilindros. Prohibido su desplazamiento en el rectificado.

ART. N° 11 TAPA DE CILINDRO:

Categoría 150cc JUVENIL: Original del motor en su forma y sus dimensiones. Altura libre. Conductos de admisión y escape originales, se permite pulir.

Junta de tapa de cilindro obligatoria, espesor y material libre.

Se permite encasquillar, respetando una altura máxima de 8,7mm y un diámetro interior para la admisión de 24,90mm - 25,50mm y para el escape de 20,20mm – 20,70mm, respetando el ángulo de asiento de válvula original, forma interior libre, será obligatorio el uso de una brida colocada entre el Tubo de Admisión y el Carburador de 22,00mm de diámetro interior sin tolerancia, por 5mm de espesor, canto vivo y concéntrica a la garganta del carburador, con un agujero para su precintado.

Categoría 150cc SENIOR, 150cc MASTER y 150cc SUPER MASTER: Original del motor en su forma y sus dimensiones. Altura libre. Conductos de admisión y escape originales, se permite pulir.

Junta de tapa de cilindro obligatoria, espesor y material libre.

Se permite encasquillar, respetando una altura máxima de 8,7mm y un diámetro interior para la admisión de 24,90mm y 20,20mm para el escape, respetando el ángulo de asiento de válvula original, forma interior libre, será obligatorio el uso de una brida colocada entre el Tubo de Admisión y el Carburador de hasta 26,00mm de diámetro interior sin tolerancia, por 5mm de espesor, canto vivo y concéntrica a la garganta del carburador, con un agujero para su precintado.

Si el diámetro interior del casquillo es superior a la medida original y como máximo de 25,50mm de admisión y 20,70mm de escape, será obligatorio el uso de una brida colocada entre el Tubo de Admisión y el Carburador de hasta 25,00mm como máximo de diámetro interior por 5 mm de espesor, canto vivo y concéntrica a la garganta del Carburador, con un agujero para su precintado.-
Se permite poner esparrago en la balancinera y suplementar no más de 0,5mm.
No se permite otro trabajo en la tapa que no sea mencionado anteriormente.

ART. N° 11-1 GUIAS DE VALVULAS: Originales o de mercado de reposición. Respetando sus medidas originales, siendo el largo de la misma como mínimo 42,00mm.

ART. N° 11-2 VALVULAS: Originales o del mercado de reposición. Prohibido cualquier clase de mecanizado en el hongo que da al interior de la cámara de combustión. Prohibido las de material TITANIO.

Respetando las siguientes medidas:

- Válvula de admisión: Diámetro Plato: 30,00 mm +/- 0,1 mm.
- Diámetro Vástago: Medida 5,50 mm.
- Válvula de Escape: Diámetro Plato: 25,00 mm +/- 0,1 mm.
- Diámetro Vástago: Medida 5,50mm.

ART. N° 11-3 ASIENTO DE VALVULAS: Libre.

ART. N° 11-4 RESORTES DE VALVULAS: Originales o de mercado de reposición. Deben tener sus medidas y cantidades originales (2 por válvulas). Suplemento y dureza libre.

ART. N° 11-5 PLATILLO DE VALVULAS: Originales o de mercado de reposición, respetando sus medidas originales.

ART. N° 11-6 VARILLAS DE VALVULAS: Originales o de mercado de reposición, largo 141,20 mm ± 0,20 mm. Se permite varilla entera tipo CG.

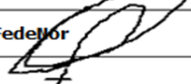
ART. N° 11-7 RELACION DE COMPRESION: Se cubicará con el motor armado en punto muerto superior, debiendo entrar como mínimo 20cc de aceite hidráulico E.P. 20 hasta la parte superior de la rosca de la bujía. Prohibidos elementos postizos fijos o móviles y cualquier tipo de conducto en el interior de la rosca de bujía.

ART. N° 11-8 BALANCINES: Originales o de mercado de reposición. Manteniendo su ángulo, radio y demás medidas originales.

ART. N° 11-9 BALANCINERA: Será la ORIGINAL, la misma deberá estar "APRETADA" con los tres (3) tornillos Originales. Se autoriza suplementar.

ART. N° 11-10 ARBOL DE LEVAS: Original del modelo. Alzadas máxima de admisión y escape 7,00 mm., sin tolerancia. Medidas en el platillo, sin luz de válvula, se permite corrector de árbol de levas.

ART. N° 12 CIGUEÑAL: Tipo y forma original o de mercado de reposición. Carrera 50,00mm., peso mínimo 4,00kg., con una tolerancia de +/- 20 gramos según rodamientos. Prohibido su mecanizado, rebajado o balanceado. Chaveta, forma y dimensión (4mm +/-0,10mm) original y ubicada en su lugar de origen. Prohibido cualquier tipo de mecanizado en el chavetero del cigüeñal

FedeNor 

ART. N° 13 BIELA: Original o de mercado de reposición. Manteniendo su longitud original entre centro para cada modelo. Siendo su medida 103.5mm de largo, 15,00mm perno de pistón y 30,00mm de muñón. Prohibido muñón desplazado.

ART. N° 14 PISTON: Tipo original del motor, de reposición comercial y/o de cualquier marca u origen. Desplazamiento y ubicación original, manteniendo las medidas originales de los aros. Prohibido pistones forjados y grafitados, prohibido cualquier clase de rellenado, mecanizado o alivianado.

Medida de la cabeza al alojamiento del perno de 18,00mm. +/- 0,3mm, se permite cabeza redonda con chanfles de costado, se permiten retocar la cavidad de las válvulas, admisión hasta 33,00mm y escape hasta 30,00mm.

Se permite rectificar la cabeza del pistón en forma plana para dar altura y compresión, y retocar la cavidad para que no peguen las válvulas respetando la forma origen.

Profundidad de la ranura de los aros, distancia entre los mismos y el perno, original.

Prohibido alterar las medidas descriptas en párrafo anterior. (Anexo I -Medidas plano pistón original-).

Nota: la revisión técnica se realizara comparando un pistón original con el del piloto.

ART. N° 14-1 PERNO DE PISTON: Original o de mercado de reposición. Prohibido su desplazamiento. Diámetro 15,00mm.

ART. N° 14-2 AROS: Tipo original, cantidad 3 (tres) aros. Todos los aros deben estar en funcionamiento (activos). Medida mínima del espesor de los aros: 1º y 2º aro 1,00mm y 1,2mm; 3º aro 2,30mm y 2,50mm.

ART. 15 ESCAPE: Será de libre construcción. No deberá exceder los límites naturales del vehículo, la altura no podrá superar la tapa de cilindro del motor. No se permite el escape cuya salida este orientada hacia el piso. Deberá existir una protección o separación adecuada a los efectos de impedir todo contacto entre el sistema de escape y el piloto en posición normal de manejo. El sistema de escape deberá estar perfectamente fijado al chasis y no ofrecer posibilidades de desprendimiento. No se permite terminarlo en forma de sacabocados. ES OBLIGATORIO EL USO DE TURBO SILENCIADOR CON 92 DECIBELES COMO MAXIMO con/sin relleno. Es obligatorio el uso de silenciador en los boxes. Quien no lo hiciera deberá abonar una multa de \$ 400 la que será duplicada en caso de reincidir.

ART. N° 16 CARBURADOR: Original del modelo o se puede reemplazar por un carburador de origen Chino o Taiwanés. Manteniendo su forma original en su interior y exterior. Se permite eliminar el sistema de cebador como así también la bomba de pique, en este caso se debe tapar el inyector de la misma.

Prohibido cualquier clase de rellenado, mecanizado o alivianado.

- Gicleurs y aguja: libres.
- Cortina: hasta 22,00mm de diámetro original, sin ningún tipo de mecanizado.
- Largo de Cortina: mínimo 37,90mm.
- Garganta: 27,00 +/- 0,10 máximo.
- Caña: se permite agrandar máximo 0,85mm. Orientación original.

ART. N° 16-1 BRIDA RESTRICTIVA:

Categoría 150cc JUVENIL: será obligatorio el uso de una brida colocada entre el Tubo de Admisión y el Carburador. El diámetro de la Brida será de 22,00mm de diámetro sin tolerancia en el interior, por 5,00mm +/- 0.2 mm de espesor, canto vivo y concéntrica al conducto de la garganta del Carburador, con un agujero para su precintado. Los espárragos del Tubo de Admisión que sujetan la brida deberán poseer un diámetro original de 6,00mm y/o de 6,25 sin tolerancia, y sin alteración alguna de su mecanizado original.

Categoría 150cc SENIOR, 150cc MASTER, 150cc SUPER MASTER: será obligatorio el uso de una Brida colocada entre el Tubo de Admisión y el Carburador. El diámetro de la Brida será de 26,00mm de diámetro sin tolerancia en el interior, por 5,00mm +/- 0.2mm de espesor, canto vivo y concéntrica al conducto de la garganta del Carburador, con un agujero para su precintado.

Los espárragos del Tubo de Admisión que sujetan la brida deberán poseer un diámetro original de 6,00mm y/o de 6,25 sin tolerancia, y sin alteración alguna de su mecanizado original.

ART. N° 16-2 TUBO DE ADMISION: Original o de mercado de reposición, respetando las medidas y formas originales. Esparrago original (6,00mm) o de mercado de reposición de 6,25mm sin alteración alguna en su mecanizado. (Anexo II -Medidas plano Tubo de Admisión-). Prohibido utilizar del mercado de reposición que el mismo sea de material de ALUMINIO.

ART. N° 16-3 FILTRO DE AIRE: Libre en su forma. Prohibido cualquier clase de sistema de forzador u orientador de aire en su interior. Prohibido el uso de Venturi o cono dentro de él. Debe terminar en canto vivo a la entrada del carburador. Se autoriza colocar un alargue recto entre la boca del carburador y el filtro de 100mm máximo.

ART. 17 ENCENDIDO:

- Bobina interior: Original de 8 bobinas.
- Bobina de alta: Original
- Cable de bujía: libre
- CDI: original 6 PIN (4 + 2), debe funcionar a magneto, prohibido cdi que funcionen a batería. prohibido cdi de competición y/o programable.

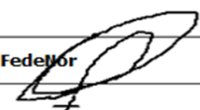
ART. N° 17-1 CAPTOR (encendido): Original o de mercado de reposición. Debe estar en su fijación original, punto fijo.

ART. N° 18 BUJIA: Rosca original. Grado térmico libre. Paso, largo y arandela original.

ART. N° 19 BATERIA: Deberán ser estas las denominadas de GEL- PROHIBIDO USAR DE ACIDO. Deberán estar perfectamente fijadas en zona del chasis a un costado de la butaca (izquierda), o detrás de la misma, o fijada en la cuna del motor. Prohibido instalarla delante del tanque de combustible.

ART. N° 20 SISTEMA DE ARRANQUE: Original se permite eliminar eje y engranaje de patada, burro de arranque en funcionamiento, la instalación de arranque tiene que estar separada a la instalación del encendido.

ART. N° 21 RODAMIENTOS - RETENES: Originales y/o de mercado de reposición.

FedeNor 

ART. N° 22 CAJA DE CAMBIOS: Todos los engranajes deben ser originales o de mercado de reposición., respetando su relación original en cantidad de dientes, prohibido su rebaje tanto en su diámetro como en su espesor.

ART. N° 22-1 TRANSMISION PRIMARIA: Todos los engranajes deberán ser originales manteniendo el número de dientes, diámetro. Exterior y ancho original.

Engranajes de caja:

1° 36 x 13

2° 32 x 17

3° 28 x 20 - 29 x 20

4° 26 x 23

5° 24 x 25

ART. N° 23 TRANSMISION SECUNDARIA: A cadena con eje rígido. Todo Karting deberá tener en la zona donde va montada la cadena de transmisión un cubrecadena protector de no menos de (60) sesenta milímetros de ancho por el largo que da entre el piñón del motor y la corona de transmisión montada sobre el eje.

ART. N° 24 EMBRAGUE: Original y/o de mercado de reposición, prohibido cualquier tipo de modificación. Resortes libres, cantidad de disco 5. Engranaje primario 73 – 18.

ART. N° 25 TAPA CUBRE EMBRAGUE: Se autoriza la colocación de un racor de conexión roscado a la misma para la respiración y colocar manguera a tacho recuperador de líquidos.

ART. N° 26 VOLANTE MOTOR: Original y/o de mercado de reposición, peso mínimo completo 2,00 Kg. Chaveta forma y dimensión (4mm +/-0,10mm) original y ubicada en su lugar de origen.

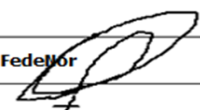
ART. N° 27 COMBUSTIBLE: Se utilizara nafta de uso comercial de surtidor, apta para vehículos terrestres, habitualmente comercializadas por las denominadas Estaciones de Servicio, sin ningún tipo de aditivo, quedando a criterio del Comisario Técnico, cuando él lo requiera, colocar combustible de la técnica para la clasificación y/o final.

ART. N° 28 BOMBA DE NAFTA: Del tipo mecánica, se permite perita de goma.

ART. N° 29 FRENOS: Libre, deben ser accionados por un solo pedal únicamente sobre el freno trasero, SE PROHIBE FRENO DELANTERO.

ART. N° 30 NEUMATICOS: Marca NA, para tierra, con número de identificación o sello de FEDENOR-NORBAK.

ART. N° 31 PRECINTOS: Todo motor deberá tener una perforación en algún tornillo de la *tapa de válvulas*, una perforación de 1,5mm en la *brida*, en el espárrago que sujeta el *carburador*, y en dos tornillo de la *tapa de encendido* de 1,5mm c/u. Es obligatorio que un espárrago del cilindro sobrepase la altura máxima de las tuercas de la tapa de cilindro en 5mm como mínimo, debiéndose perforarse dicho espárrago con un agujero de 1,5mm de diámetro a los fines de poder colocar el precintos.

Fedenor 

ART. N° 32 CHASIS: Libre, de fabricación Nacional con eje rígido sin suspensiones de ningún tipo.

Trompa, babero y pontones: Uso obligatorio, homologado de plástico flexible o plástico inyectado, prohibido utilizar chapa.

La Trompa deberá estar montada y sujeta por un (1) gancho reglamentario. Obligatoriamente deberá tener pontones, trompa y defensa trasera o paragolpes, que cubra por lo menos la mitad de la rueda trasera. Prohibido fijar los lastres en estos elementos de seguridad.

Piso: Deberá ser de material rígido o aluminio y cubrirá desde la parte delantera hasta la butaca.

Butaca: Debe estar construida en fibra de vidrio 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 auto frenantes.

Punta de ejes: Las mismas no podrán sobresalir del plano externo del labio de la llanta.

Pedales: La posición de los pedales no debe exceder el perímetro del chasis en el momento de ser accionados.

Llantas: Libres de fabricación Nacional.

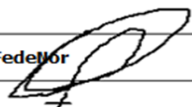
Volante de conducción: Prohibido la utilización de volantes de madera, deberán estar forrados en cuero u material blando, preferentemente aquellos homologados para competición, pudiendo ser su tercio superior ser recto.

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

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

ART. N° 33 CAMBIO DE CHASIS: Se permite el cambio de chasis, previo justificativo ante el COMISARIO DEPORTIVO y TECNICO, quienes podrán autorizar el mismo, también se permite el cambio de sus partes. ESTA TERMINANTEMENTE PROHIBIDO UTILIZAR EN EL CAMBIO, EL CHASIS DE OTRO PILOTO INSCRIPTO EN LA MISMA CARRERA Y EN CUALQUIERA DE LAS CATEGORIAS PARTICIPANTES. Este cambio de chasis durante una carrera implica el retraso en la largada a la última fila y la pérdida de los puntos obtenidos hasta ese momento.

ART. N° 34 VESTIMENTA DE LOS PILOTOS: El piloto deberá obligatoriamente utilizar un casco atado, un par de guantes que le cubran totalmente manos y muñecas, cuello protector y riñonera. La vestimenta será homologada CIK-FIA, debiendo recubrir todo el cuerpo, piernas y brazos incluidos. No utilizar buzo anti flama para automotor. El calzado debe recubrir los tobillos y ser resistente. Los cascos deberán estar encuadrados en las prescripciones de la FIA (Anexo Y, Cap. III Art. 1). Se advierte sobre el hecho que ciertos materiales de cascos no deben estar pintados ni llevar adhesivo. En ningún caso los pilotos se podrán quitar el casco protector estando en pista, hasta que llegue a boxes y/o parque de servicios, según sea el caso. En tal caso el Comisario Deportivo, podrá aplicar apercibimientos y/o sanciones, y en caso de reincidencias, elevará a Norbak - Fedenor dicha situación por escrito, la que considerará y resolverá el tema en cuestión. El piloto deberá presentarse a la prueba en forma correcta y limpia, tanto en su persona como en su Karting.

Fedenor 

ART. N° 35 IDENTIFICACION: Durante todas las competencias los vehículos participantes deberán llevar en los lugares establecidos en el presente artículo N° 5, el número identificador que le ha asignado a cada uno de los pilotos según el ranking 2016.

Aquel piloto debutante deberá llevar el número siguiente de manera correlativa al último del ranking 2016.

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

ART. N° 36 LICENCIAS MEDICO-DEPORTIVAS: Todos los pilotos deberán tramitar sus respectivas Licencias Deportivas, hasta la segunda competencia (inclusive) que participen, en la sede de FEDENOR, ubicada en la calle Hornos 356 de la ciudad de Arrecifes.

La Licencia Médica Nacional será realizada de acuerdo a lo dispuesto por la CDA del ACA, se sugiere que se realicen en el Instituto Guerra, sito en Dr. Alem y Echeverría de la ciudad de Pergamino.

Además, para los menores de 18 años, autorización de los padres ante Juez de Paz o Escribano Público, donde figure expresamente que se le permite participar en competencias automovilísticas y/o karting, como así también presentar fotocopia de la Partida de nacimiento del Piloto.

NOTA: en caso de poseer deuda económica de Licencia Deportiva del año anterior, hasta no regularizar la situación, no podrá participar bajo ninguna circunstancia de las competencias.

ART. N° 37 CIRCULACIÓN EN BOXES: Se prohíbe la circulación en boxes con el Karting en marcha. Para calentarlo se debe utilizar únicamente el lugar habilitado para ese fin. Las autoridades de la prueba podrán aplicar sanciones que van desde la multa hasta la exclusión de la carrera de acuerdo a la gravedad de la falta.

ART. N° 38 REVISIÓN TÉCNICA: Terminada la competencia los tres primeros puestos deberán pasar por el área técnica para su revisión, estando tanto el comisario técnico como el deportivo facultados para llamar a revisión técnica a cualquier karting que haya participado de la competencia. Si un competidor se negare a ser examinado por la técnica su conducta será considerada como antideportiva grave e informada al comité de penalidades para su sanción.-

ART. N° 39 ANEXOS: Cualquier tipo de anexos existentes y con vigencia de años anteriores quedan a partir de este Reglamento Técnico 2017, con total nulidad.

FedeNor 