

COMISION DEPORTIVA FISCALIZADORA FEDERACION NORTE

KARTING FEDENOR

Reglamento Técnico

Categoría 150cc KAYAK

Art. N° 1: CATEGORIA

Los Karts serán agrupados en la categoría denominada 150cc KAYAK.

Art. N° 2: VIGENCIA

El presente Reglamento tendrá vigencia a partir del 1º de Enero del 2018 hasta el 31 de Diciembre de 2018, pudiendo ser prorrogado y/o modificado a exclusivo criterio de Karting Fedenor, 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 KAYAK: Con 17 años cumplidos dentro del año de disputa del presente campeonato en adelante.

Art. N° 5 NUMERACION E IDENTIFICACION

Categoría 150cc Kayak: fondo y número

99

Los números se pedirán a la Comisión de Karting Fedenor o a elección del piloto, por tratarse del primer año de la categoría, y se pondrán a partir del número 10 en adelante.

Durante todas las competencias los vehículos participantes deberán llevar en los lugares establecidos en el presente artículo.

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 identificatorias 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° 6 PESO

150cc KAYAK: 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.

Art. N° 7 MOTORES

Marca KAYAK de origen Chino mono cilíndrico deberá ser de 150CC 4 tiempos, refrigerado por aire, caja de cinco velocidades con embrague manual.

Todos los motores deberán mantener todos sus componentes originales, idénticos de serie sin alteraciones, exceptuando lo puntualmente especificado

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, y en la carpa destinada para tal fin, sino determinará automáticamente la exclusión total de la competencia. Se podrá trabajar y/o reemplazar el elemento averiado, sin retirar el motor y/o elemento a reparar de la carpa, y tiene que realizarse en presencia del Comisario Técnico y/o sus allegados 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.

Es optativa la utilización de junta en el armado de ambas partes.

Art. N° 10 CILINDRO

Original del motor o de reemplazo del mercado de reposición. Se puede rectificar hasta un máximo de 63mm. Prohibido el uso de camisa CROMADA, NICASIL u otro sistema de tratamiento de galvanoplastia. Deberá poseer junta en la base del cilindro de espesor de 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.

Altura del cilindro 67.50 como mínimo.

Art. N° 11 TAPA DE CILINDRO

- A. Original del motor, obligatorio el uso de junta de tapa de cilindro original. Material libre.
- B. La tapa cubicada deberá tener 19 cm³ como mínimo, medida con bureta por barrido; con Bujía como termina la competencia (Aceite hidráulico YPF 20)
- C. Prohibido el pulido, lijado, granallado o cualquier tipo de tratamiento que modifique la Terminación superficial original, forma y medidas de los conductos, tanto de admisión como De escape, siendo la misma tal cual sale del proceso de fundición.
- D. Se permite el rectificado del asiento de válvulas manteniendo los 45° (grados) de inclinación original
- | | |
|--|---------------------------|
| Conductos Admisión= 29,50mm + 0,20mm. | Escape= 28,00mm + 0,20mm. |
| Casquillos Admisión= 26,20mm + 0,20mm. | Escape= 21,80mm + 0,20mm |
- Asiento 45°.

Prohibidas tapas GMX y NX

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. No se permite guía de bronce.

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: 31,45 mm +/- 0,2 mm.
 - Diámetro Vástago: Medida 5,50 mm.
 - Largo: 91.30mm +/-0,5mm
 - Válvula de Escape: Diámetro Plato: 25,60 mm +/- 0,2 mm.
 - Diámetro Vástago: Medida 5,50mm.
 - Largo: 90.05mm +/- 0,5mm
- Asientos a 45°
Trabas correspondientes

Art. N° 11-3 ASIEN TO DE VALVULAS

Libre.

Art. N° 11-4 RESORTES DE VALVULAS

Cantidad original, dureza libre. Permitido suplementar con arandelas.

Art. N° 11-5 HOLGURA DE VALVULAS

Libre

Art. N° 11-6 PLATILLO DE VALVULAS

Originales o de mercado de reposición, respetando sus medidas originales.

Art. N° 11-7 RELACION DE COMPRESION

Se cubicará con el motor armado en punto muerto superior, debiendo entrar como mínimo 19cc 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 ARBOL DE LEVAS

Árbol de levas original del motor, opcional similar de gran serie de uso comercial, cruce, alzada original. Alzada máxima de escape 7,30mm, alzada máxima de admisión 7,60mm (medición sin luz de válvulas, con comparador centesimal en el platillo de válvulas).

Dimensiones: Circulo base 25,18mm

Admisión: alzada 6,40mm, escape alzada 6,18mm (medición sobre el árbol de levas).

Prohibido su mecanizado.

El mismo será medido con plantilla en poder de la técnica actuante.

Se permite corredera en la corona de distribución.

Art. N° 12 CIGÜEÑAL

Deberá responder al modelo original en todas sus medidas y especificaciones.

Prohibido su mecanizado (rebajado o balanceado) con un peso de 3,420 Kg mínimo con rulemanes y engranaje de distribución, sin chaveta de volante.

Chavetero: 4 mm., original del cigüeñal y del volante. La chaveta debe ir completa, prohibido limarla, pulirla o alterarla

Art. N° 13 BIELA

Original o similar provista para motores de gran serie, manteniendo su longitud entre centros y masa. Permitidas bielas japonesas en forma opcional.

Art. N° 14 PISTON

Original del modelo de motor utilizado, o similar provisto para motores de gran serie, manteniendo la forma del modelo original y la cantidad de aros.

Perno 15mm, altura del perno a la cabeza 16mm +/- 0,20mm .

Prohibido cualquier trabajo adicional sobre el mismo (mecanizado, rellenado o alivianado).

No se permite a floración del pistón.

Prohibido pistón de competición, (forjado y grafitado).

El pistón no debe aflorar con el bisel de abajo.

Opcional: Pistón nacional tipo original marca MAD. (Se proveerá plano de fábrica).

Art. N° 14-2 AROS

Originales del motor o similares. Cantidad original. Todos los aros deben estar en correcto funcionamiento.

Art. N° 15 ESCAPE

Marca "SPEED TANGO" original. Medidas del silenciador: largo 25 cm +/- 2 mm, diámetro 89 mm +/- 2 mm.

La curva original sin modificaciones. Se permite pulir soldaduras interiores

Art. N° 16 CARBURADOR

PZ 27 diámetro máximo de la cortina 22mm. No se permite alterar la salida o la entrada del cuerpo central, prohibido quitar o agregar cualquier tipo de material. Se puede eliminar cebador.

Debe mantener sus "cantos vivos".

Aguja libre.

Gicleur libres.

Prohibido modificar el emulsionador.

Tolerancia en sus medidas +/- 0,10mm

Art. N° 16-2 TUBO DE ADMISION

Original o similar provisto para motores de gran serie en material, forma, terminación superficial y dimensiones. Permitido la utilización de una junta de 1mm. Máximo entre la tapa y el tubo.

Tanto el tubo de admisión como el carburador y las bridas intermedias deben estar firmemente sujetados al finalizar la competencia impidiendo cualquier ingreso de aire que no sea por la boca del carburador.

Permitido trabajo interior, sin ningún adminiculo.

Art. N° 16-3 FILTRO DE AIRE

Libre y también el acople al carburador

Art. N° 17 ENCENDIDO

Sistema Original del modelo de motor, punto original con chaveta

CDI, original del modelo de motor. Prohibido el uso de CDI tipo artesanal (tanto bobina de alta, como CDI deben estar a la vista). No se permite ningún elemento que tape de forma parcial o total los elementos mencionados.

La tapa del encendido debe estar con sus correspondientes guías.

Art. N° 17-1 CAPTOR (encendido)

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

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.

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:

1º 36 x 13

2º 32 x 17

3º 28 x 20

4º 26 x 23

5º 24 x 25

Corona primaria: Debe ser original en cuanto a su diámetro y cantidad de dientes (setenta).

Piñón Primario: Debe ser original en cuanto a su diámetro y cantidad de dientes (veintiuno)

Tapa cubre transmisión: opcional su uso.

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. Cantidad de discos originales.

Art. N° 25 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° 26 BOMBA DE NAFTA

Del tipo mecánica, se permite perita de goma.

Art. N° 27 FRENOS

Libre, deben ser accionados por un solo pedal únicamente sobre el freno trasero, SE PODRA USAR FRENO DELANTERO.

Art. N° 28 NEUMATICOS

Solo se podrán usar los autorizados por la categoría y comercializados por la misma, marca NA, compuesto para tierra. Los neumáticos serán controlados por la categoría.

Art. N° 29 SILENCIADOR DE ESCAPE

El silenciador de escape deberá cumplir las normas del presente Reglamento, sobre control de decibeles. Se deben ajustar a lo dispuesto en los respectivos Reglamentos Técnicos.

Silenciador o Tubos de Escapes Variables: Prohibido su uso cualquiera fuese su método. Estará prohibido todo tipo de comandos internos o externos que fueren capaz de hacer variar la performance del motor a través del movimiento del silenciador de escape (lo que se conoce comúnmente como "escapes variables").

Aplicables a todas las clases de la categoría KARTING FEDENOR

Cualquier sistema de POWER - VALVE está prohibido. Por POWER - VALVE se entiende todo sistema que de manera manual, eléctrica, hidráulica, mecánica o por el método que fuera, pueda modificar el ciclo normal del dispositivo de escape, en cualquier punto existente entre el pistón y la salida de escape a la atmósfera, cuando el motor esté en funcionamiento. El nivel sonoro de los sistemas de escape son los indicados en los Reglamentos Técnicos.

Art. N° 30 TUBOS DE ADMISION O EMPALME

Se prohibirá cualquier sistema que pueda alterar el desplazamiento de dicho tubo por sistemas variables, capaz de mejorar la performance del motor. Cualquier sistema de POWER - VALVE está prohibido. Por POWER - VALVE se entiende todo sistema que de manera manual, eléctrica, hidráulica, mecánica o por el método que fuera, pueda modificar el ciclo normal del dispositivo de admisión, en cualquier punto existente entre el pistón y el carburador, cuando el motor esté en funcionamiento.

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 la tuerca del *carburador* y un tornillo de la *tapa de embrague* de 1,5 mm c/u. Es obligatorio que un espárrago del cilindro sobrepase la altura máxima de las tuercas de la tapa de cilindro en 5 mm como mínimo, debiéndose perforarse dicho espárrago con un agujero de 1,5 mm de diámetro a los fines de poder colocar el precintos.

Art. N° 32 PESO

Los pesos dados son mínimos absolutos sin tolerancias y en las condiciones en que terminó la competencia, debe ser posible verificarlos en cualquier momento de una competición, el Piloto debe estar provisto con los elementos normales de carrera (casco, anteojos, guantes, riñonera y botas). Cualquier infracción encontrada durante o al final de un evento, producirá al Piloto que se lo excluya de esa serie, clasificación o final.

Al finalizar la clasificación, series, repechaje o finales, cada competidor deberá ingresar con su kart al sector de parque cerrado para su revisión y pesaje, no pudiendo retirar del kart ningún objeto o partes del mismo, debiendo permanecer en parque cerrado hasta que el comisario técnico lo indique. El piloto que no entregue el kart en parque cerrado será pasible de exclusión o desclasificación. No se permite al piloto tomar líquido alguno o refrescarse con agua (tirarse encima) hasta después del pesaje.

Art. N° 32-1 LASTRE

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

Art. N° 33 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 autofrenantes.

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.

Paragolpes Trasero: Deberá estar sujetado al chasis por medio de un cable de acero de 4mm.

Colector de Combustible: Cuando el carburador ventee el exceso de combustible, se deberá colocar un colector de combustible sobre el bastidor o paragolpes trasero. Es optativo colocar el retorno al tanque de combustible.

En competencias nocturnas, será de uso obligatorio, la utilización de una luz roja destellante LED, instalada en la parte trasera del karting, fijada en lugar seguro, evitando su desprendimiento, deberá estar encendida al momento de salir a pista.

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° 34 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° 35 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.

Art. N° 36 LICENCIAS MEDICO-DEPORTIVAS

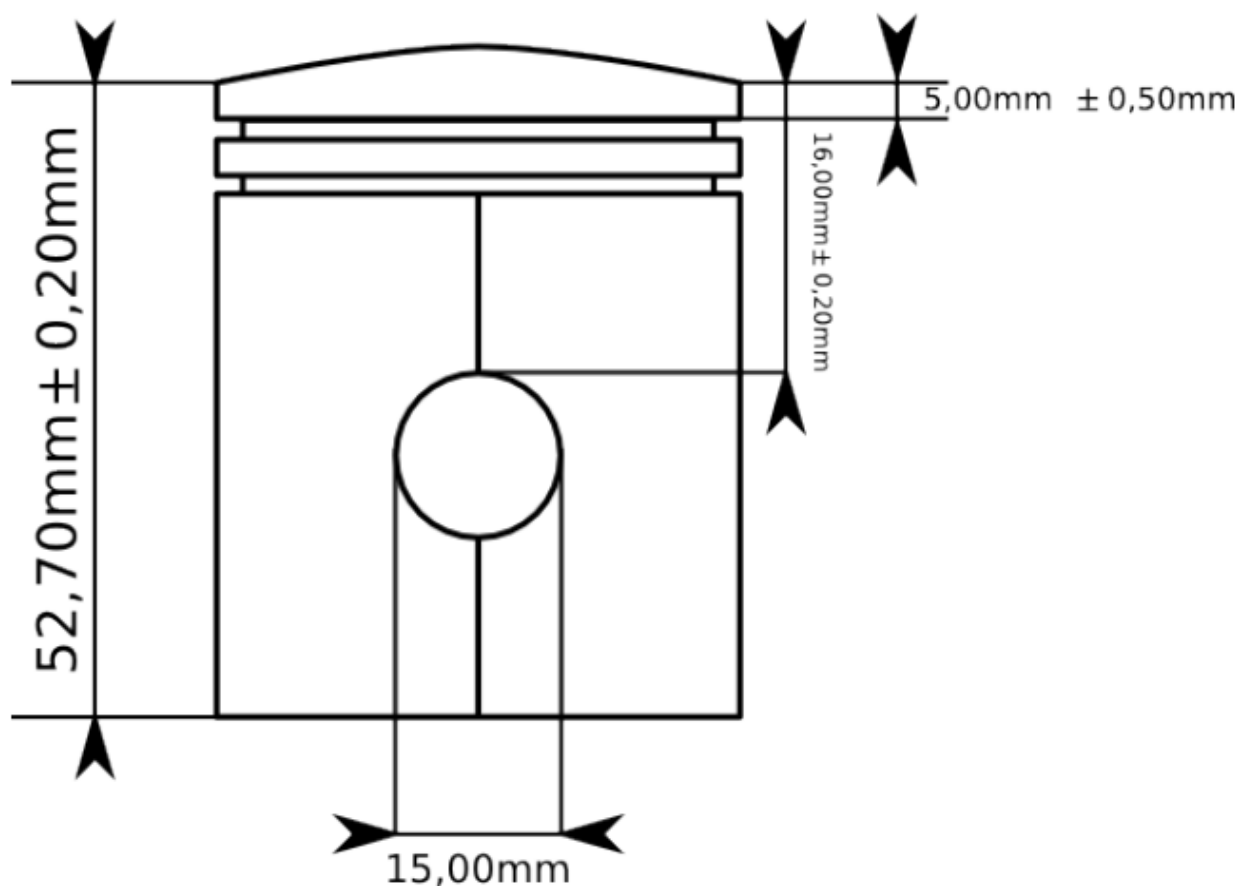
Todos los pilotos deberán tramitar sus respectivas Licencias Deportivas, antes de la primera competencia que participen, en la sede de FEDENOR, ubicada en la calle Hornos 356 de la ciudad de Arrecifes. La Licencia Médica Nacional será realizada de acuerdo a lo dispuesto por la CDA del ACA, se sugiere 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 Publico, donde figure expresamente que se le permite participar en competencias automovilísticas y/o karting, como así también presentar fotocopia de la Partida de nacimiento del Piloto.

Art. N° 37 CIRCULACIÓN EN BOXES

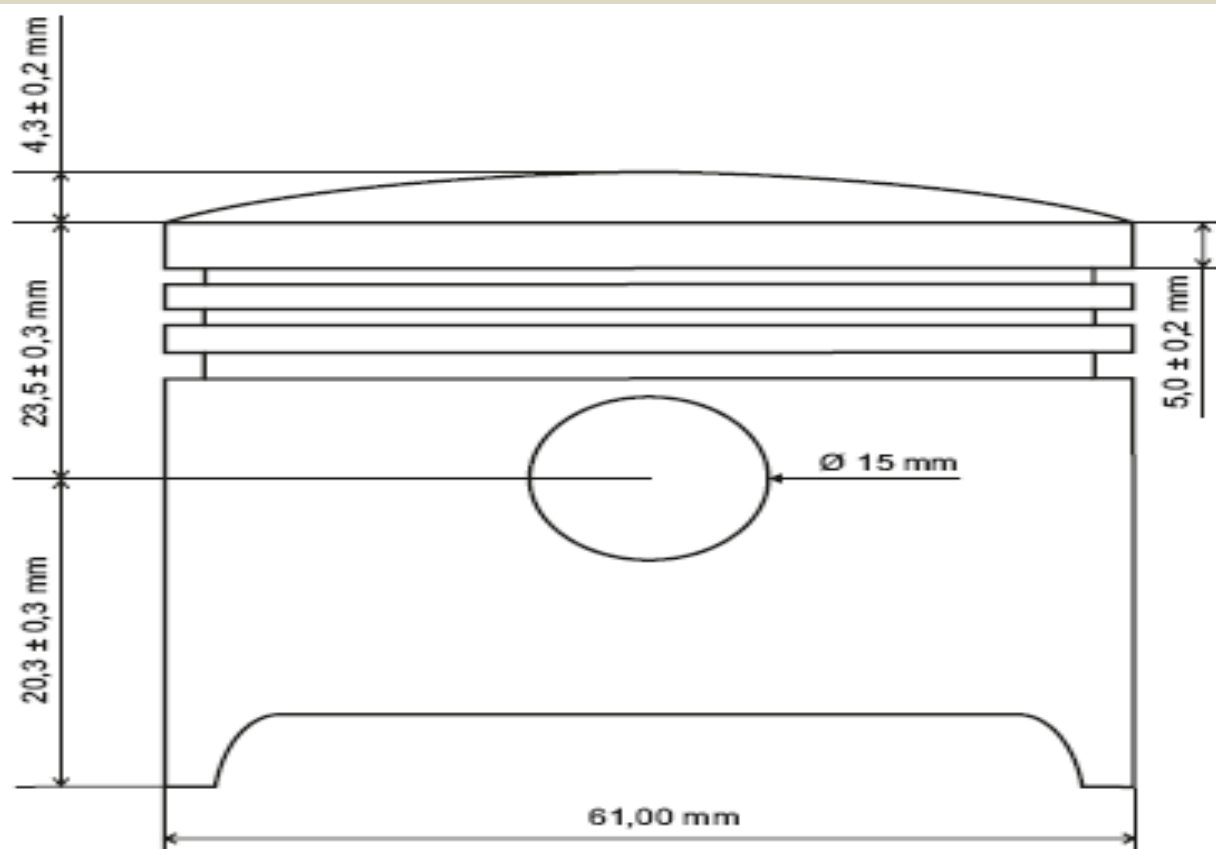
Se prohíbe la circulación en boxes con el Karting en marcha. Para calentarlo se debe utilizar únicamente el lugar habilitado para ese fin. Las autoridades de la prueba podrán aplicar sanciones que van desde la multa hasta la exclusión de la carrera de acuerdo a la gravedad de la falta.

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.-

PLANOS PISTONES**ORIGINAL O DE RECAMBIO**

Marca MAD
Motor kayak 61mm



M.A,D INDUSTRIAL S.R.L
www.pistonesmad.com
02342-421064