



COMISION DEPORTIVA FISCALIZADORA FEDERACION NORTE
KARTING FEDENOR

Reglamento Técnico

Categoría ZANELLA 125 LIBRE NACIONAL

Art. N° 1 CATEGORIA

Los Karts serán agrupados en la categoría denominada ZANELLA 125 LIBRE NACIONAL

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

De 15 años cumplidos dentro del año de disputa del presente campeonato en adelante.

Art. N° 5 NUMERACION E IDENTIFICACION

FONDO ROJO – NUMERO BLANCO

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 identificadoras o no es legible el número que lo identifica ello no será motivo de parar a reparar, sino que el piloto se hace responsable por cualquier inconveniente que surja en el control Deportivo/Técnico, no teniendo derecho a ningún reclamo.

Art. N° 6 PESO

En el orden de llegada con Piloto y toda su Vestimenta Reglamentaria, el peso debe ser de 160 kg para los que utilicen Cigüeñal carrera de 52 milímetros y 165 kg para los que utilicen Cigüeñal carrera de 54 milímetros.- ATENCIÓN: El lastre debe estar fijo al chasis con tornillo de 8 mm. Se prohíbe colocar lastres con precintos. La falta de cumplimiento de este artículo será penalizada.-

Art. N° 7 MOTORES

Deberá ser ZANELLA XX o ZAPUCAY, refrigerado por Aire, Fabricado en Gran Serie y reconocido por Industria y Comercio de la Nación como Industria Nacional, homologado por la Comisión Nacional de Karting, son modificaciones exteriores y aspiración normal (corte de pistón).

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 la pérdida de lo logrado y la pérdida de los puntos obtenidos hasta ese momento y el retraso en la largada a la última fila. 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 CILINDRADA MAXIMA

La cilindrada máxima permitida en el motor no deberá superar los 135 cc.

Art. N° 10 CIGÜEÑAL

Libre de Industria Nacional con un recorrido de 52 mm o 54 mm. Medido entre su punto máximo superior y mínimo inferior, con una tolerancia de +/- 0.2 mm sin que esta tolerancia implique modificaciones en la cilindrada máxima permitida.

Art. N° 11 CILINDRO

Original del motor interior Libre, exterior se permite su torneado o corte en sus aletas. Cuatro bocas libres. Preparación libre. Prohibido dar vuelta. Se permite el alentado RAMELLA de transferencia abierta.

Art. N° 12 CAMISA DE CILINDRO

Material y Preparación Libre, conservando el número de lumbreras como originalmente viene equipado el cilindro, 4 (cuatro). Para el motor con cigüeñal de 52 mm. el diámetro debe ser de 57.5 mm. y para el motor con cigüeñal de 54 mm. el diámetro debe ser de 56.5 mm.

Art. N° 13 TAPA DE CILINDRO

Original o similar de Fabricación Nacional de Gran Serie, homologada por la Comisión Nacional de Karting, preparación Interior Libre. Se puede quitar y agregar material. Se permite tornear su exterior. Se permite la tapa RAMELLA (se puede quitar y agregar material). Se permite cielo cambiable de Aluminio.

Art. N° 14 CARTER

Original Estándar Exterior, Interior Libre.-

ART. N° 15 AROS

Medidas libres. PROHIBIDO EL USO DE AROS "L", Cónicos y con Expansor. Cantidad, Libre.-

ART. N° 16 PERNO DE PISTON

Original, preparación Libre.-

ART. N° 17 PISTON

Libre de Fabricación Nacional.

ART. N° 18 BIELA

Libre, de Material Magnético, manteniendo el Largo Original de 105 mm.-

ART. N° 19 CARBURADOR

Deberá ser un solo Carburador DELL ORTO, MIKUNI o KEHIN Cortina Redonda hasta 28.50 mm de diámetro como máximo. No se permite la alimentación directa al Cártter por medio de Válvula Rotativa.- El cebador original. Mecanismo Libre. El Carburador deberá mantener la cantidad de Gliceurs de fábrica permitiéndose usar Gliceurs de Alta Regulable. Comando del cebador Libre. Se permite sacar Gliceurs de pozo de aire. SE PROHIBE: El uso de Flapper o Lmina, la sobrealimentación y todo sistema de inyección de combustible o Power Jet

Art. N° 20 CONDUCTO DE ADMISION

Libre.-

Art. N° 21 ALMENTACION DEL CARBURADOR

Por bomba de nafta.

Art. N° 22 ENCENDIDO

Libre, punto fijo.-

Art. N° 23 CAJA DE VELOCIDADES

- a. Debe ser la caja con que originalmente viene equipado el motor, de fabricación en cualquiera de sus versiones.
- b. Preparación libre de los elementos originales de cada caja.
- c. Debe ser CROSS O SURUMPIO, SAPUCAY, RX ANDINA, RB y/o la caja del motor (200) doscientos centímetros cúbicos NT, JR, PB, con relaciones originales de cada caja, debiendo mantener el número de marchas que originalmente equipa al producto de fábrica.
- d. Las relaciones de engranajes a usarse serán las siguientes:

ENGRANAJES 125 CROSS O SURUMPIO:

Sobre el árbol Secundario:

Primera: 460303106 Z 31

Segunda: 460303980 Z 28

Tercera: 460303945 Z 27

Cuarta: 460303935 Z 25

Quinta: 460303925 Z 23

ENGRANAJES 125 SAPUCAY RX - ANDINA RB

Sobre el árbol Secundario:

Primera: 460303100 Z 34

Segunda: 460303950 Z 30

Tercera: 460303945 Z 27

Cuarta: 460303935 Z 25

Quinta: 460303925 Z 23

ENGRANAJES 125 CROSS O SURUMPIO

Sobre el árbol Primario:

Primera: 460303950 Z 13

Segunda: 460306950 Z 16

Tercera: 460306915 Z 18

Cuarta: 460306920 Z 20

Quinta: 460306925 Z 22

ENGRANAJES 125 SAPUCAY RX - ANDINA RB

Sobre el árbol Primario:

Primera: 460306910 Z 10

Segunda: 460306910 Z 14

Tercera: 460306915 Z 18

Cuarta: 460306920 Z 20

Quinta: 460306925 Z 22

ENGRANAJES 200 NT - JR – RB

Sobre el árbol Secundario:

Primera: 700303100 Z 33

Segunda: 700303950 Z 29

Tercera: 460303945 Z 27

Cuarta: 460303935 Z 25

Quinta: 460303925 Z 23

ENGRANAJES 200 NT - JR - RB

Sobre el árbol Primario:

Primera: 700306910 Z 11

Segunda: 700306910 Z 15

Tercera: 460306915 Z 18

Cuarta: 460306920 Z 20

Quinta: 460306925 Z 2

Art. N° 24 EMBRAGUE

Libre. Debe poseer y utilizar embrague en Baño de Aceite, siendo su preparación Libre.- Se prohíbe todo sistema de Embrague Antideslizante, Antirrebote o Especiales

Art. N° 25 TRANSMISION PRIMARIA

Libre.-

Art. N° 26 TRANSMISION

Secundaria: Libre. Se permite: Volantín en el Piñón Primario y en el Encendido.-

Art. N° 27 PORTA FILTRO Y FILTRO DE AIRE

Libre, se permite Venturi.-

Art. N° 28 CUBREVOLANTE

Obligatorio, Metálico y atornillado.-

Art. N° 29 SISTEMA DE ARRANQUE

Es opcional el uso de Sistema de Arranque.-

Art. N° 30 ESCAPE

No deberá exceder los límites naturales del vehículo, la altura no podrá supere el centro del volante de conducción.. 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 sino con una arandela de 40 mm. ES OBLIGATORIO EL USO DE TURBO SILENCIADOR CON 140 DECIBELES COMO MÁXIMO. Es obligatorio el uso de silenciador en los boxes.-

Art. N° 31 COMBUSTIBLE NAFTA Y ACEITE

El Tanque de Combustible tiene que estar en el Piso bien sujeto al Chasis, de Material Plástico o Fibra de Vidrio, capacidad mínima 2.5 lts.- Quedando a criterio del Comisario Técnico, cuando él lo requiera, colocar Combustible de la Técnica para la Clasificación, Serie y/o Final/es.-

Art. N° 32 MODIFICACIONES EXTERIORES

El Block Motor Completo (Tapa de Cilindro, Cilindro y Cáster) podrá ser modificado en su parte interior, siempre y cuando dichas modificaciones sean para adaptación al Chasis.

Art. N° 33 BUJIA

Rosca de 14 mm, cantidad una.-

Art. N° 34 RODAMIENTOS

Libre.-

Art. N° 35 CHASIS

Libre de Fabricación Nacional. Es obligatorio el uso de Pontones y Babero Delantero (Trompa).- Los Paragolpes Traseros deben cubrir como mínimo media Rueda Trasera. Es obligatorio usar cable de freno mayor a 4 milímetros para sujetar el Paragolpes Trasero. Distancia entre ejes: mínimo: 101 cm., máximo: 127 cm.

Art. N° 36 PRECINTOS

Todo Motor deberá tener una Tuerca que sobrepase la altura de la Tapa de Cilindro como mínimo 5 mm. y debe tener una perforación de 1,5 mm. a fin de colocar un PRECINTO que irá sujeto a la Tapa de Cilindro.-

Art. N° 37 REVISIÓN TÉCNICA

Terminada la Competencia los Tres (3) primeros puestos deberán pasar por el área Técnica para su Revisión, estando el Comisario Técnico como el Deportivo Facultados para llamar a Revisión Técnica a cualquier Karting que haya participado de la Competencia.-LA REVISION TECNICA ,UNICAMENTE EL PILOTO Y UN MECANICO POR KARTING ,SI NO SERA SANCIONADO O MULTADO EL PILOTO .MULTA:\$250

Art. N° 38 ATENCIÓN

Cada Piloto deberá controlar por sí mismo las medidas y las partes del Motor al desarrollarlo, haciéndose responsable por su legalidad y/o Elegibilidad. No serán Válidas las excusas, como: "Así lo compré", "Yo no toqué nada", "A mí me lo armaron" y otras expresiones por el estilo.-

Art. N° 39 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, la Técnica y se relacionara con la Procedencia y Provicion.

Art. N° 40 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° 41 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° 42 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 Auto-Frenantes. Se prohíbe colocar Lastres con Precintos. La falta de cumplimiento de este artículo determinará directamente la exclusión y podrá además ser penalizada.

Art. N° 43 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.

Paragolpes Trasero: Deberá estar sujeta 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° 44 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° 45 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° 46 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. 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

Art. N° 47 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° 48 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 Cumplir durante la Competencia con la Verificaciones Administrativas Deportivas y Técnicas su conducta será considerada como Antideportiva grave e informada al Comité de Penalidades para su sanción.-