

COMISION DEPORTIVA FISCALIZADORA FEDERACION NORTE

KARTING FEDENOR

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 Senior; 150cc Master y 150cc Súper Master.

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 JUVENIL: Con 10 años cumplidos dentro del año de disputa del presente campeonato en adelante, hasta los 17 años. En caso que un piloto debutante pasado de edad sin experiencia se autoriza a que participe por alguna carrera en esta categoría.

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.

150cc SUPER MASTER: Con 53 años peso mínimo 182 Kilos, o sin distinción de edad mínimo 195 kilos (piloto y kart), (máximo del kart con lastre 98 kg.).

Nota I: La categoría 150cc SUPER MASTER, es de carácter Promocional, por lo cual está prohibido que los pilotos que hayan obtenido 2 (dos) campeonatos consecutivos puedan seguir participando en la misma.

Está prohibido que pilotos de otras categorías del puesto 1° al 8° puedan incorporarse a la misma; sin consentimiento del/los responsables de Karting Fedenor, previa verificación en pista sin resultados a favor.

Art. N° 5 NUMERACION E IDENTIFICACION

Categoría 150cc Juvenil: fondo NEGRO y número AMARILLO

99

Categoría 150cc Sénior: fondo BLANCO y número AZUL

99

Categoría 150cc Master: fondo AZUL y numero BLANCO

99

Categoría 150cc Súper Master: fondo BLANCO y número VERDE

99

Durante todas las competencias los vehículos participantes deberán llevar en los lugares establecidos en el presente artículo, el número identificador que le ha asignado a cada uno de los pilotos según el ranking 2017. 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 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.

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.

150cc SUPER MASTER: Mínimo con el piloto incluido en orden de llegada, con toda la indumentaria, sin distinción de edad mínimo 195 Kg (ciento noventa y cinco) sin tolerancia y en las condiciones en que termino la competencia. Para pilotos de más de 53 años mínimo 182 kg., autorizados por Karting Fedenor.

NOTA: la categoría 150cc Súper Master es una categoría Promocional, por lo tanto, pilotos rankeados en otras divisionales y aptos para competir en esta última, serán solamente autorizados expresamente por Karting Fedenor para competir, y bajo admisión condicional según rendimiento 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° 7-1 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° 8 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° 9 CILINDRO

Original del motor o de reemplazo del mercado de reposición. Se puede rectificar hasta un máximo de 64.10mm. 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.

Art. N° 10 TAPA DE CILINDRO

Original del motor en su forma y sus dimensiones, cielo de las mismas originales

Altura libre

Conductos de admisión y escape se permite pulir

Junta de tapa de cilindro obligatoria espesor libre, 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, no se permite otro trabajo en la tapa que no sea el mencionado anteriormente.

Se permite poner esparrago en la balancinera y espigarla.

Se permite suplementar la balancinera no más de 0,5mm.

Sera obligatorio el uso de una brida de material ferroso entre el tubo de admisión y el carburador de 26mm como máximo de diámetro interior x 5mm de espesor canto vivo, 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 de material ferroso colocada entre

el tubo de admisión y el carburador de 25,00mm como máximo de diámetro interior por 5 mm de espesor, canto vivo y concéntrico a la garganta del carburador, con un agujero para su precintado. No se permite otro trabajo en la tapa que no sea mencionado anteriormente.

“CLASE JUVENIL” edades de 10 (diez) años hasta 17 (diecisiete) años cumplidos durante el transcurso del año 2018 dicho peso será de 148kg, corresponderá colocar una brida de 22mm conservando todas las especificaciones técnicas de dicho reglamento.

Art. N° 10-1 PENALIDAD CON BRIDA

El piloto que supere con más de ciertos puntos con respecto del primero (1), al segundo (2) penalizara con:

- 30 (treinta) puntos será penalizado con una brida de 1.5mm. menos con respecto a la brida original (26mm = 24.5mm) – (25mm = 23.5mm) – (22mm = 20.5mm)
- 20 (veinte) puntos al segundo penalizara con una brida de 1mm. menos con respecto a la brida original (26mm = 25mm) – (25mm = 24mm) – (22mm = 21mm)
- 10 (diez) puntos de diferencia será penalizado con una brida de 0,5mm. menos con respecto a la brida original (26mm = 25,5mm) – (25mm = 24,5mm) – (22mm = 21,5mm)

Art. N° 11 GUIAS DE VALVULAS

Originales o de mercado de reposición. Respetando sus medidas originales, siendo el largo total de la misma de 44mm como mínimo. No se permite guía de bronce.

Art. N° 11-1 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° 11-2 ASIENTO DE VALVULAS

Libre.

Art. N° 11-3 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° 11-4 PLATILLO DE VALVULAS

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

Art. N° 11-5 VARILLAS DE VALVULAS

Originales o de mercado de reposición, largo 141,20 mm ± 0,20 mm. Se permite varilla entera tipo CG.

Art. N° 11-6 RELACION DE COMPRESION

Se cubicará con el motor armado en punto muerto superior, debiendo entrar como mínimo 20 cc 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° 11-7 BALANCINES

Originales o de mercado de reposición. Manteniendo su ángulo, radio y demás medidas originales.

Art. N° 11-8 BALANCINERA

Será la ORIGINAL, la misma deberá estar "APRETADA" con los tres (3) tornillos Originales. Se autoriza suplementar.

Art. N° 11-9 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 CIGÜEÑAL

Tipo y formas originales o de mercado de reposición. Carrera 50 mm. Peso mínimo 4 Kg., con una tolerancia de +/- 20 gramos según rodamientos. Prohibido su mecanizado, rebajado o balanceado. Chaveta en su lugar de origen.

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 mm perno de pistón y 30 de muñón. Prohibido muñón desplazado.

Art. N° 14 PISTON

Original del motor, CG 150, NX 150 o RX 150 en formas y medidas, de cualquier marca u origen. Posición original. Prohibido cualquier clase de relleno, mecanizado o alivianado.

Medida de la cabeza al alojamiento del perno de 18 mm. $\pm 0,3$ mm, se permite cabeza redonda con chanfles de costado, se permiten retocar la cavidad de las válvulas, de un diámetro máximo de 33mm de admisión, y un mínimo de 30mm de escape.

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.

Art. N° 14-1 PERNO DE PISTON

Original o de mercado de reposición. Prohibido su desplazamiento. Diámetro 15 mm

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. N° 15 ESCAPE

Será de libre construcción. No deberá exceder los límites naturales del vehículo, la altura no podrá superar la del CENTRO del volante de conducción. 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.

- Gicleurs y aguja: libres.

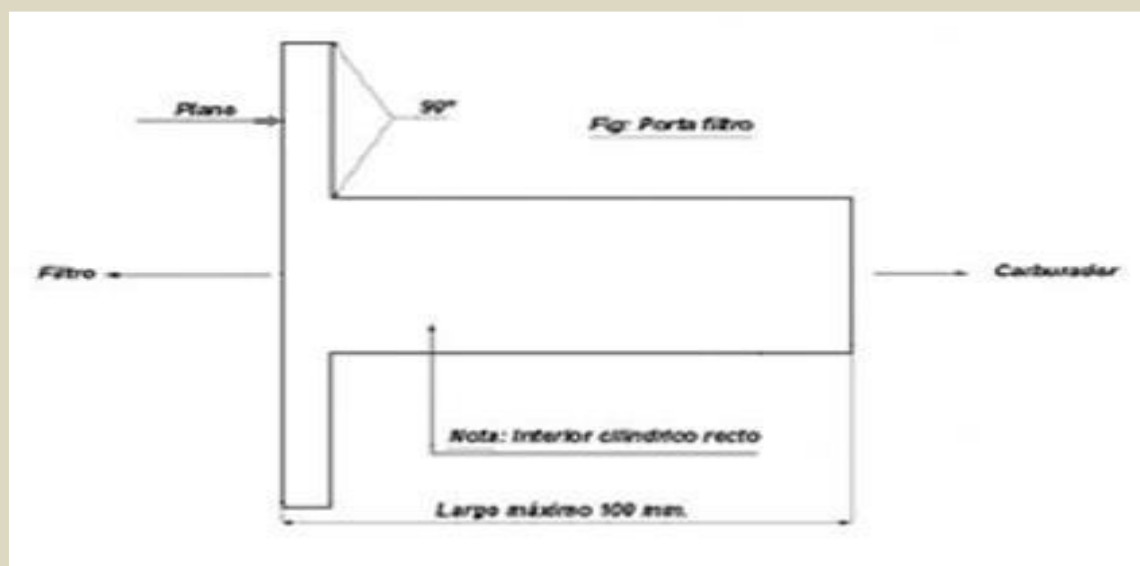
- Cortina: hasta 22 mm de diámetro original, sin ningún tipo de maquinado.
- Largo de Cortina: 35,90 mm y 39,90 mm.
- Garganta: 26,90 mm + 0,2 mm de diámetro.
- EMULSIONADOR (Caña o Difusor): Totalmente ORIGINAL en forma y cantidad de orificios emulsionadores, se permite agrandar los orificios hasta un máximo de 0.85mm sin orientar, ó sea en su posición perpendicular de fábrica.

Art. N° 16-1 TUBO DE ADMISION

Original o de mercado de reposición, respetando las medidas originales. Esparrago original o de mercado de reposición de 6,25mm sin alteración alguna en su mecanizado.

Art. N° 16-2 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 100 mm máximo.



Art. N° 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.

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:

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 Kg., con su chaveta en 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

Los traseros deberán actuar sobre el eje rígido.

Se podrá usar solamente el Freno Trasero en la Etapa Regular de campeonato, es decir hasta la fecha 6°ta. inclusive (Prohibido el uso del freno delantero)

A partir de la Etapa de Play Off (fecha 7°ma.) el uso de los frenos deberán ser de accionamiento mecanico (freno a tambor/cinta), y de uso OPCIONAL.

Art. N° 30 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° 31 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° 32 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° 33 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° 34 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° 34-1 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° 35 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 máximo de 2 (dos) ganchos reglamentarios. Obligatoria 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.

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° 36 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° 37 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° 39 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° 40 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° 41 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.-