



COMISION DEPORTIVA FISCALIZADORA FEDERACION NORTE

KARTING FEDENOR

Reglamento Técnico

Categorías MASTER INTERNACIONAL - PRO-KART

Art. N° 1: CATEGORIA

Los Karting serán agrupados en tres clases denominadas "Categoría Master Internacional y Pro-Kart.

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 la 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

MASTER INTERNACIONAL: Con 32 años cumplidos dentro del año de disputa del presente campeonato en adelante.

PRO-KART: Con 17 años cumplidos en el año del campeonato, o 15 años con antecedentes en otras categorías y a confirmar con prueba de manejo previa para la aceptación en la categoría.

Art. N° 5 NUMERACION

Categoría Master Internacional: fondo BLANCO y numero ROJO

99

Categoría Pro Kart: fondo AMARILLO y numero NEGRO

99

En todas las categorías 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, ello no será motivo de parar a reparar, sino que el piloto se hace responsable por cualquier inconveniente que surja en la planilla, o en la colocación de alguna sanción en pista, no teniendo derecho a ningún reclamo.

Art. N° 6 PESO

MASTER INTERNACIONAL: Mínimo con el piloto incluido en orden de llegada, con toda la indumentaria: 175 Kg, (ciento setenta) sin tolerancia y en las condiciones en que termino la competencia.

PRO-KART: Mínimo con el piloto incluido en orden de llegada, con toda la indumentaria: 170 Kg, (ciento ochenta) sin tolerancia y en las condiciones en que termino la competencia.

Art. N° 7 MOTORES

Motores importados de motocicletas tipo motocross, de un (1) cilindro, del que su cubicación máxima no exceda los 127 cm³ y un mínimo de 110 cm³ importados de marcas reconocidas mundialmente; Honda Cr 125, kawasaki Kx 125, Yamaha Yz 125, Suzuki Rm 125, ktm Ex 125cc.

Categoría M. HONDA CR 125 JUVENIL: se permiten motores hasta el año 2003 originales.

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 CILINDRO

Original del motor, su cubicación máxima no exceda los 127 cm³, prohibido encamisar.
Está totalmente prohibido el uso de cilindros especiales (ATHENA, PRO CIRCUIT, etc.) y solo se permitirán reemplazos originales de cada marca.
Se permite el aporte de material (aluminio, resinas epoxis y similares)
Se permite trabajar el mismo de forma libre, rebajado, grallanado, limado, etc.

Art. N° 10 TAPA DE CILINDRO

Libre, se permite cielo cambiable. Compresión libre.

Art. N° 11 CIGÜEÑAL

Original o similar al de fábrica, recorrido original 54 a 54,5mm

Art. N° 12 BIELA

Original o similar al de fábrica.

Art. N° 13 PISTON

Libre.

Art. N° 13-1 AROS

Libre.

Art. N° 14 ESCAPE

Libre.

Art. N° 15 CARBURADOR

Original o su reemplazo hasta 38,00 mm de diámetro sin tolerancia, se medirá de adelante y atrás del difusor. El reglaje de difusores, pasos de aire y gicleurs es libre.

Art. N° 16 TUBO DE ADMISION

Original, caja de láminas y tubo de admisión libre. Se permite intercambiar por distinto modelo de la misma marca de motor.

Art. N° 17 FILTRO DE AIRE

Libre

Art. 18 ENCENDIDO

Original, no permitiéndose el agregado o contrapesos adicionales (volatín). CDI original (prohibido programable). Prohibido el uso de power shift.

Art. N° 18-1 CAPTOR (encendido)

Original

Art. N° 19 BUJIA

Rosca original. Grado térmico libre.

Art. N° 20 SISTEMA DE ARRANQUE

Original se permite eliminar eje y engranaje de patada.

Art. N° 21 RODAMIENTOS – RETENES

Libre.

Art. N° 22 CAJA DE CAMBIOS

Original.

Art. N° 23 EMBRAGUE

Original, prohibido el uso de volantín, prohibido embrague anti rebote o cualquier otro sistema similar.

Art. N° 24 COMBUSTIBLE

Permitido el uso de aeronafta de uso comercial más aceite sin ningún otro tipo de agregado. La técnica se reserva el derecho de medir el mismo en el momento que lo considere necesario o extraer muestras para su posterior análisis.

Art. N° 25 BOMBA DE NAFTA

Del tipo mecánica, se permite perita de goma.

Art. N° 26 FRENOS

Libre.

ART. N° 27 NEUMATICOS

Marca NA, para tierra, con número de identificación o sello de Karting Fedenor.

Art. N° 28 PRECINTOS

Todo motor deberá tener una perforación en algún tornillo de la *tapa de cilindro* de 1,5mm y en un tornillo que sujeta el cilindro.

Art. N° 29 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 sujetado al chasis por medio de un cable de acero de 4mm.

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° 30 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 TERMINANTEMENETE 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° 31 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° 32 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 2017. Aquel piloto debutante deberá llevar el número siguiente de manera correlativa al último del 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° 33 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° 34 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° 35 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.-