



COMISION DEPORTIVA FISCALIZADORA FEDERACION NORTE
PILOTOS KARTING DEL NORTE
Reglamento Técnico Categoría ZANELLA 125 LIBRE NACIONAL

I N D I C E		A L F A B E T I C O	
ALIMENTACION DEL CARBURADOR	Art. 21		Pág. 5
AROS	Art. 15	Pág. 4	
ATENCIÓN	Art. 38	Pág. 7	
BIELA	Art. 18	Pág. 4	
BUJIA	Art. 33	Pág. 7	
CAJA DE VELOCIDADES	Art. 23		Pág. 6 - 7
CAMBIO DE CHASIS	Art. 44	Pág. 8	
CAMBIO DE MOTOR	Art. 8	Pág. 3 - 4	
CAMISA DE CILINDRO	Art. 12	Pág. 4	
CARBURADOR	Art. 19	Pág. 4	
CARTER	Art. 14	Pág. 4	
CATEGORIA INTEGRACION	Art. 1		Pág. 2
CHASIS	Art. 43	Pág. 8	
CHASIS	Art. 35	Pág. 7	
CIGÜEÑAL	Art. 10	Pág. 4	
CILINDRADA MAXIMA	Art. 9		Pág. 4
CILINDRO	Art. 11	Pág. 4	
CIRCULACIÓN EN BOXES	Art. 47		Pág. 9
COMBUSTIBLE NAFTA Y ACEITE	Art. 31		Pág. 6
CONDUCTO DE ADMISION	Art. 20		Pág. 5
CONTROL DE PESOS	Art. 49	Pág. 9	
CUBREVOLANTE	Art. 28	Pág. 6	
DISPOSICIONES GENERALES	Art. 3		Pág. 2
EDAD PARA COMPETIR	Art. 4		Pág. 3
ENCENDIDO	Art. 22	Pág. 5	
ENGRANAJES 125 CROSS O SURUMPIO		Pág. 5	
ENGRANAJES 125 CROSS O SURUMPIO		Pág. 5	
ENGRANAJES 125 SAPUCAY RX - ANDINA RB		Pág. 5	
ENGRANAJES 125 SAPUCAY RX - ANDINA RB		Pág. 5	
ENGRANAJES 200 NT - JR - RB Sobre		Pág. 6	
ENGRANAJES 200 NT - JR - RB Sobre		Pág. 6	
ESCAPE	Art. 30	Pág. 6	
INDUMENTARIA VESTIMENTA DE LOS PILOTOS	Art. 45		Pág. 9
LASTRE	Art. 42	Pág. 8	
LICENCIAS MEDICO-DEPORTIVAS	Art. 46		Pág. 9
MODIFICACIONES EXTERIORES	Art. 32		Pág. 7
MOTORES	Art. 7	Pág. 3	
NEUMATICOS	Art. 39	Pág. 7	
NUMERACION E IDENTIFICACION	Art. 5		Pág. 3



PERNO DE PISTON	Art. 16	Pág. 4
PESO	Art. 6	Pág. 3
PISTON	Art. 17	Pág. 4
PORTA FILTRO Y FILTRO DE AIRE	Art. 27	Pág. 6
PRECINTOS	Art. 36	Pág. 7
REVISIÓN TÉCNICA	Art. 48	Pág. 9
REVISIÓN TÉCNICA	Art. 37	Pág. 7
RODAMIENTOS	Art. 34	Pág. 7
SILENCIADOR DE ESCAPE	Art. 40	Pág. 7
SISTEMA DE ARRANQUE	Art. 29	Pág. 6
TAPA DE CILINDRO	Art. 13	Pág. 4
TRANSMISION	Art. 26	Pág. 6
TRANSMISION PRIMARIA	Art. 25	Pág. 6
VIGENCIA	Art. 2	Pág. 2

Categoría ZANELLA 125 LIBRE NACIONAL

Art. Nº 1 CATEGORIA INTEGRACION Art. 1 Pág. 2

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

Art. Nº 2 VIGENCIA Art. 2 Pág. 2

El presente Reglamento tendrá vigencia a partir del 1º de Enero del 2022 hasta el 31 de Diciembre de 2022, pudiendo ser prorrogado y/o modificado a exclusivo criterio de Karting FedeNor, para dar mayor paridad mecánica, seguridad y abaratar costos de preparación.

Art. Nº 3 DISPOSICIONES GENERALES Art. 3 Pág. 2

A.- INFORMACION GENERAL Aplicación Reglamentaria Texto PKN/FedeNor.

La Comisión Técnica de PKN se reserva el derecho de modificar o readaptar la restricción aplicada a cada tipo de Motor, Chasis, Elementos de composición Particular General y/o en Conjunto, para más o para menos, cuando lo crea conveniente, con el propósito de lograr la mayor paridad mecánica en el rendimiento de los mismos. El solo hecho de participación en las competencias implica por parte de los Pilotos, Mecánicos, Concurrentes, (Como Miembro Notorio del Equipo Aplicación Art, 50 LUGAR DE COMISION DE ACTOS ANDIDEPORTIVOS R.D.A) etc., el total conocimiento y aceptación de las condiciones y especificaciones del presente REGLAMENTO. Cualquier duda que surgiera de la interpretación del presente reglamento deberá ser consultado a la FEDERACION NORTE, ya que antes la posibilidad de dos o más interpretaciones, se estará conforme a lo que ésta dictamine.

B.- Reglamentacion Concepto

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. Existe una interpretación del reglamento no varias.

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 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 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** **Art. 4** **Pág. 3**
De 15 años cumplidos dentro del año de disputa del presente campeonato en adelante.

Art. N° 5 **NUMERACION E IDENTIFICACION** **Art. 5** **Pág. 3**

99

FONDO ROJO – NUMERO BLANCO

Los números se pedirán a la Comisión de PKN, 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** **Art. 6** **Pág. 3**

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 168 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. -

El elemento utilizado por la FISCALIZADORA (Balanza) de medición del control de peso es inapelable.

Art. N° 7 **MOTORES** **Art. 7** **Pág. 3**

Deberá ser ZANELLA XX o SAPUCAY, 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** **Art. 8** **Pág. 3- 4**

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. 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 (block o carter) 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** **Art. 9** **Pág. 4**

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

Art. N° 10 **CIGÜEÑAL** **Art. 10** **Pág. 4**

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** **Art. 11** **Pág. 4**

Original del motor interior libre, exterior se permite su torneado o corte en sus aletas. Cuatro bocas libres. Preparación libre. Se permite cilindro invertido con carrera 52 mm. Se permite el aletado RAMELLA de transferencia abierta. Se permite cilindro PERIES.

Art. N° 12 **CAMISA DE CILINDRO** **Art. 12** **Pág. 4**

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** **Art. 13** **Pág. 4**

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 cambiabile de Aluminio.

Art. N° 14 **CARTER** **Art. 14** **Pág. 4**

Original Estándar Exterior, Interior Libre.-

ART. N° 15 **AROS** **Art. 15** **Pág. 4**

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

ART. N° 16 **PERNO DE PISTON** **Art. 16** **Pág. 4**

Original, preparación Libre.-

ART. N° 17 **PISTON** **Art. 17** **Pág. 4**

Libre de Fabricación Nacional.

ART. N° 18 **BIELA** **Art. 18** **Pág. 4**

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

ART. N° 19 **CARBURADOR** **Art. 19** **Pág. 4**

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 Cártér 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 Lamina, la sobrealimentación y todo sistema de inyección de combustible o Power Jet



Art. N° 20 **CONDUCTO DE ADMISION** **Art. 20** **Pág. 5**
Libre.-

Art. N° 21 **ALIMENTACION DEL CARBURADOR** **Art. 21** **Pág. 5**
Por bomba de nafta.

Art. N° 22 **ENCENDIDO** **Art. 22** **Pág. 5**
Libre, punto fijo.-

Art. N° 23 **CAJA DE VELOCIDADES** **Art. 23** **Pág. 5 - 6**
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 **Pág. 5**

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 **Pág. 5**

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 **Pág. 5**

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 **Pág. 5**

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 **Pág. 6**

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 **Pág. 6**

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** **Art. 24** **Pág. 6**

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** **Art. 25** **Pág. 6**

Libre.-

Art. N° 26 **TRANSMISION** **Art. 26** **Pág. 6**

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

Art. N° 27 **PORTA FILTRO Y FILTRO DE AIRE** **Art. 27** **Pág. 6**

Libre, se permite Venturi.-

Art. N° 28 **CUBREVOLANTE** **Art. 28** **Pág. 6**

Obligatorio, Metálico y atornillado.-

Art. N° 29 **SISTEMA DE ARRANQUE** **Art. 29** **Pág. 6**

Es opcional el uso de Sistema de Arranque.-

Art. N° 30 **ESCAPE** **Art. 30** **Pág. 6**

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** **Art. 31** **Pág. 6**

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, controlar con elementos de la categoría o colocar combustible de la técnica para la clasificación, serie y/o final.

EL COMPARADOR DE COMBUSTIBLE SERA PROVISTO POR LA CATEGORIA.



Art. N° 32 **MODIFICACIONES EXTERIORES** **Art. 32** **Pág. 7**

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

Art. N° 33 **BUJIA** **Art. 33** **Pág. 7**

Rosca de 14 mm, cantidad una.-

Art. N° 34 **RODAMIENTOS** **Art. 34** **Pág. 7**

Libre.-

Art. N° 35 **CHASIS** **Art. 35** **Pág. 7**

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** **Art. 36** **Pág. 7**

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** **Art. 37** **Pág. 7**

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: doscientos cincuenta pesos (\$ 250.00)

Art. N° 38 **ATENCIÓN** **Art. 38** **Pág. 7**

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** **Art. 39** **Pág. 7**

Solo se podrán usar los autorizados por la categoría y comercializados por la misma, marca **NA** ®, compuesto para Tierra o **IBF TIRES** ® compuesto para tierra. Los Neumáticos serán controlados por la Categoría. Se podrá utilizar un juego de cubiertas cada dos carreras.

Art. N° 40 **SILENCIADOR DE ESCAPE** **Art. 40** **Pág. 7**

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° 42 **LASTRE** **Art. 42** **Pág. 8**

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 **Art. 43** **Pág. 8**

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. Se permite la utilización de un precinto plástico para fijar el broche o enganche de la trompa, con la finalidad de que este broche o enganche pueda ser desprendido.

El precinto no deberá estar sujetando la traba de dicho broche o enganche, la cual deberá estar libre de fijaciones.

De detectarse el precinto mal colocado, será decisión del Comisario técnico, la aplicación de alguna sanción.

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.

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° 44 **CAMBIO DE CHASIS** **Art. 44** **Pág. 8**

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.



Art. Nº 45 INDUMENTARIA VESTIMENTA DE LOS PILOTOS Art. 45 Pág. 9

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 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. Nº 46 LICENCIAS MEDICO-DEPORTIVAS Art. 46 Pág. 9

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 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. Nº 47 CIRCULACIÓN EN BOXES Art. 47 Pág. 9

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. Nº 48 REVISIÓN TÉCNICA Art. 48 Pág. 9

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.- TODO PILOTO QUE HUBIERE TENIDO UN INCIDENTE EN PISTA NO PUEDE RETIRARSE DEL CIRCUITO SIN ANTES CORROBORAR ANTE EL COMISARIO DEPORTIVO SI EXCISTE ALGUNA DIRECTIVA O RESOLUCION PENDIENTE POR INTERVENIR O SER PARTE DE UNA INVESTIGACION POR INCIDENTE EN PISTA BAJO PENA SE SER SANCIONADO , EXCLUIDO O PASADO A PENALIDADES, O SIMPLEMENTE COMUNICADO DE UNA SANCION QUE CORRESPONDIERA AL TERMINO DE LA COMPETENCIA

Art. Nº 49 CONTROL DE PESOS Art. 49 Pág. 9

TODOS los ELEMENTOS que DEBAN SER CONTROLADO su PESO y ESTA "AUTORIZADO" o "NO" por REGLAMENTO a SER TOCADO con DESBASTE por EQUIPARACION "NO SERA NECESARIO QUE LA FISCALIZADORA CUENTE CON ELEMENTOS DE CONPARACION".

"El elemento utilizado por la FISCALIZADORA (Balanza) de medición para control de peso es inapelable".

ARRECIFES, 1º de Enero de 2022
