



COMISION DEPORTIVA FISCALIZADORA FEDERACION NORTE
PILOTOS KARTING DEL NORTE
Reglamento Técnico

Categorías 150cc PRE JUNIOR, 150cc JUNIOR, 150cc SENIOR, 150cc MASTER y 150cc SUPER MASTER

I N D I C E		A L F A B E T I C O	
ARBOL DE LEVAS	Art. 11-9	Pág. 6	
AROS	Art. 14 -2	Pág. 7	
ASIENTO DE VALVULAS	Art. 11-2	Pág. 6	
BALANCINERA	Art. 11-8	Pág. 6	
BALANCINES	Art. 11-7	Pág. 6	
BATERIA	Art. 19	Pág. 8	
BIELA	Art. 13	Pág. 7	
BOMBA DE NAFTA	Art. 28	Pág. 9	
BUJIA	Art. 18	Pág. 8	
CAJA DE CAMBIOS	Art. 22	Pág. 8	
CAMBIO DE CHASIS	Art. 26	Pág. 10	
CAMBIO DE MOTOR	Art. 7-1	Pág. 5	
CAPTOR (encendido)	Art. 17-1	Pág. 8	
CARBURADOR	Art. 16	Pág. 7	
CARTER	Art. 8	Pág. 5	
CATEGORIA INTEGRACION	Art. 1	Pág. 2	
CDI	Art. 17-2	Pág. 8	
CHASIS	Art. 34	Pág. 10	
CIGÜEÑAL	Art. 12	Pág. 7	
CILINDRO	Art. 9	Pág. 5	
CIRCULACIÓN EN BOXES	Art. 39	Pág. 11	
COMBUSTIBLE	Art. 27	Pág. 9	
CONTROL DE PESOS	Art. 41	Pág. 12	
DISPOSICIONES GENERALES	Art. 3	Pág. 3	
EDAD PARA COMPETIR	Art. 4	Pág. 3	
EMBRAGUE	Art. 24	Pág. 9	
EMULSIONADOR	150 cc PLANO	Pág. 12	
ENCENDIDO	Art. 17	Pág. 8	
ESCAPE	Art. 15	Pág. 7	
FILTRO DE AIRE	Art. 16-2	Pág. 8	
FRENOS	Art. 29	Pág. 9	
GUIAS DE VALVULAS	Art. 11	Pág. 6	
INDUMENTARIA VESTIMENTA DE LOS PILOTOS	Art. 36	Pág. 11	
LASTRE	Art. 6-3	Pág. 5	



LICENCIAS MEDICO-DEPORTIVAS	Art. 38	Pág. 11
MOTORES	Art. 7	Pág. 5
NEUMATICOS	Art. 30	Pág. 9
NUMERACION E IDENTIFICACION	Art. 5	Pág. 4
PERNO DE PISTON	Art. 14-1	Pág. 7
PESO	Art. 6	Pág. 4
PESO HANDICAP	Art. 6-1	Pág.
PISTON	Art. 14	Pág. 7
PLATILLO DE VALVULAS	Art. 11-4	Pág. 6
PRECINTOS	Art. 33	Pág. 10
RELACION DE COMPRESION	Art. 11-6	Pág. 6
RESORTES DE VALVULAS	Art. 11-3	Pág. 6
REVISIÓN TÉCNICA	Art. 40	Pág. 11
RODAMIENTOS – RETENES	Art. 21	Pág. 8
SILENCIADOR DE ESCAPE	Art. 31	Pág. 9
SISTEMA DE ARRANQUE	Art. 20	Pág. 8
TAPA CUBRE EMBRAGUE	Art. 25	Pág. 9
TAPA DE CILINDRO	Art. 10	Pág. 5 - 6
TOLERANCIAS	Art. 6-2	Pág. 4
TRANSMISION PRIMARIA	Art. 22-1	Pág. 8
TRANSMISION SECUNDARIA	Art. 23	Pág. 8
TUBO DE ADMISION	Art. 16-1	Pág. 8
TUBOS DE ADMISION O EMPALME	Art. 32	Pág. 9
VALVULAS	Art. 11-1	Pág. 6
VARILLAS DE VALVULAS	Art. 11-5	Pág. 6
VIGENCIA	Art. 2	Pág. 2
VOLANTE MOTOR	Art. 26	Pág. 9

Categorías 150cc PRE JUNIOR, 150cc JUNIOR, 150cc SENIOR, 150cc MASTER y 150cc SUPER MASTER

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

Los Karting serán agrupados en 4 (cuatro) clases denominadas "Categoría 150cc. Pre junior, 150cc junior, 150cc Senior; 150cc Master y 150cc Super Master.

Art. Nº 2 VIGENCIA Art. 2 Pág. 2

El presente Reglamento tendrá vigencia a partir del 1º de Enero del 2023 hasta el 31 de Diciembre de 2023, pudiendo ser prorrogado y/o modificado a exclusivo criterio de PILOTOS KARTING DEL NORTE, para dar mayor paridad mecánica, seguridad y abaratar costos de preparación.

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

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.- Reglamentación 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

“Clase Pre junior”: desde 10 a 15 años cumplidos durante el año del campeonato. En caso que un piloto pasado de edad sin experiencia se autoriza a que participe por una temporada en esta clase

“clase Junior”: desde 16 a 25 años cumplidos durante el año del campeonato

“Clase Senior”: desde 26 años cumplidos durante el año del campeonato

“Clase Master”: desde 34 años en adelante cumplidos durante el año del campeonato

“Clase Súper Master”: 195 KG en adelante y con un peso máximo de 100 kilos del vehículo, sin distinción de edad, o 190KG en adelante y con un peso máximo de 110 kilos del vehículo, mayores de 45 años.

Art. N° 5 NUMERACION E IDENTIFICACION Art. 5 Pág. 4

Categoría 150cc: Pre Junior fondo NEGRO y número AMARILLO

Categoría 150cc Junior: fondo VERDE y número BLANCO

Categoría 150cc Sénior: fondo BLANCO y número AZUL

Categoría 150cc Master: fondo AZUL y numero BLANCO

Categoría 150cc Súper Master: fondo BLANCO y número VERDE



Durante todas las competencias los vehículos participantes deberán llevar en los lugares establecidos en el presente artículo, el número identificatorio que le ha asignado a cada uno de los pilotos según el ranking 2022. 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 identificatorio 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 Art. 6 Pág. 4

“Clase pre junior”: Mínimo con el piloto incluido en orden de llegada, con toda la indumentaria: 145 kg Sin tolerancia y en las condiciones en que termino la competencia o (125 kg brida de 22 mm)

“clase junior”: Mínimo con el piloto incluido en orden de llegada, con toda la indumentaria: 170 Kg. Sin tolerancia y en las condiciones en que termino la competencia o (165kg- brida de 23mm)

“Clase senior”: Mínimo con el piloto incluido en orden de llegada, con toda la indumentaria: 175 Kg. Sin tolerancia y en las condiciones en que termino la competencia o (170kg- brida de 23mm)

“Clase Master”: Mínimo con el piloto incluido en orden de llegada, con toda la indumentaria: 183 Kg Sin tolerancia y en las condiciones en que termino la competencia o. (178kg - brida de 23 mm)

“Clase Súper Master”: Mínimo con el piloto incluido en orden de llegada, con toda la indumentaria: 195 KG en adelante y con un peso máximo de 100 kilos del vehículo, sin distinción de edad, o 190KG en adelante y con un peso máximo de 110 kilos del vehículo, mayores de 45 años.

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

Art. N° 6-1 PESO HANDICAP Art. 6-1 Pág. 4

Aquel piloto que en su categoría supere el peso estipulado en más de 10 kg sin lastre (peso máximo kart 100 kg) se le permitirá cubicar con 18 cc de aceite hidráulico E.P. 20 hasta la parte superior de la rosca de la bujía.

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

Art. N° 6-2 TOLERANCIAS Art. 6-2 Pág. 4

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

**Art. N° 6-3****LASTRE****Art. 6-3****Pág. 5**

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° 7**MOTORES****Art. 7****Pág. 5**

Los motores son 150 CC. 4 tiempos, varilleros, únicamente refrigerado por aire, caja de 5 (cinco) velocidades con embrague manual. (No se permiten motores de fabricación japonesa) Guerrero, Motomel. Corven, Zanella, Insa, Nsu, Mondial y Cerro

Importante: Solamente se permite varillero no Japón.

Art. N° 7-1**CAMBIO DE MOTOR****Art. 7-1****Pág. 5**

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. 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****Art. 8****Pág. 5**

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****Art. 9****Pág. 5**

Original del motor o su reemplazo del mercado de reposición. Se puede rectificar hasta un máximo de 64.10 mm. Prohibido el uso de camisa cromada. Deberá poseer junta en la base del cilindro de espesor y material libre, se permite encamisar. Los tornillos del cilindro al block serán de 6mm con sus respectivas guías original de tapa y guías centradoras de cilindros.

Art. N° 10**TAPA DE CILINDRO****Art. 10****Pág. 5 - 6**

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.



Art. N° 11-9 **ARBOL DE LEVAS** **Art. 11-9** **Pág. 6**

Original del modelo. Alzadas máxima de admisión y escape 7,00 mm (no promedio, se mide individualmente). Medidas en el platillo, sin luz de válvula, se permite corrector de árbol de levas

Art. N° 12 **CIGÜEÑAL** **Art. 12** **Pág. 7**

Tipo y formas originales o de mercado de reposición. Carrera 49.5 mm(+/- 0,1).Peso mínimo 3.900 Kg
Peso máximo 4,150kg. Prohibido su mecanizado, rebajado o balanceado. Chaveta en su lugar de origen.

Art. N° 13 **BIELA** **Art. 13** **Pág. 7**

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** **Art. 14** **Pág. 7**

Tipo Original del motor, en formas y medidas, de cualquier marca u origen. Posición original. Prohibido cualquier clase de rellenado, mecanizado o alivianado. - Medida de la cabeza al alojamiento del perno de 18.00 mm. + 0,3 mm como máximo, y 17.00 mm como mínimo. Se permite cabeza redonda con chanfles de costado. Medida de la parte superior del perno a la parte superior del primer. ARO (compresión) 11.00 mm y de la parte superior del primer ARO (compresión) al filo de la cabeza 4,20mm. Se permite retocar la cavidad de las válvulas, de un diámetro no más de 32mm de admisión y no más de 27 mm 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 .

Se permite ranurar la pollera para lubricacion

Art. N° 14-1 **PERNO DE PISTON** **Art. 14-1** **Pág. 7**

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

Art. N° 14-2 **AROS** **Art. 14 -2** **Pág. 7**

. 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 mm c/u. - 3º aro 2,30 mm.-

Art. N° 15 **ESCAPE** **Art. 15** **Pág. 7**

Será único para todas las clases 150cc.

Silenciador marca "ALESINA" modelo R3, Curva: libre.

El uso del Silenciador marca "ALESINA" modelo R3 será obligatorio durante todo el año.

No deberá exceder los límites naturales del vehículo, la altura no podrá superar la del 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.

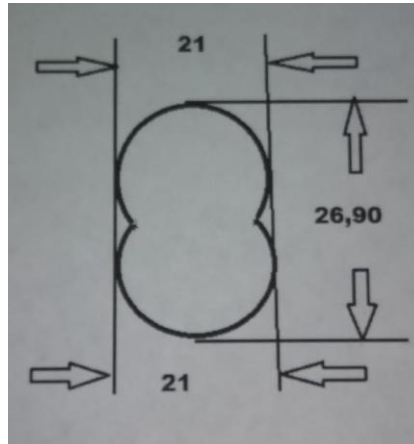
Art. N° 16 **CARBURADOR** **Art. 16** **Pág. 7**

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 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: 35,04 mm y 38,13 mm +/- 0,50mm. Se prohíbe todo tipo de trabajo.
- Garganta: 26,90 mm + 0,2 mm de alto y 21,00mm máximo de ancho. Ver plano adjunto



- EMULSIONADOR (Caña o Difusor): Totalmente ORIGINAL en forma y cantidad de orificios emulsionadores, se permite agrandar los orificios hasta un máximo de 0.80mm sin orientar, ósea en su posición perpendicular de fábrica. Ver plano adjunto
 - Entrada de aire de carburador (pasaje) máximo 1.5mm. (Medida del conducto de intermedia 1.20 mm)



Art. N° 16-1 **TUBO DE ADMISION** **Art. 16-1** **Pág. 8**
Original o de mercado de reposición, respetando las medidas originales. Se permite de aluminio respetando las medidas originales

Art. N° 16-2 **FILTRO DE AIRE** **Art. 16-2** **Pág. 8**
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. Ver plano adjunto

Art. N° 17 **ENCENDIDO** **Art. 17** **Pág. 8**
original o de reposición 8 bobinas. Se permite eliminar las bobinas de cargas.

Art. N° 17-1 **CAPTOR (encendido)** **Art. 17-1** **Pág. 8**
Original o de mercado de reposición. Debe estar en su fijación original.

Art. N° 17-2 **CDI Y BOBINA DE ALTA** **Art. 17-2** **Pág. 8**
CDI: Será Libre y deberá funcionar con el Encendido del Motor "NO a BATERIA".
BOBINA de ALTA: deberá ser del Mercado de Reposición(no de competición)

Art. N° 18 **BUJIA** **Art. 18** **Pág. 8**
Capuchon de bujia; Libre (sin resistor)
Cable de bujia original (sin resistor)

Art. N° 19 **BATERIA** **Art. 19** **Pág. 8**
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** **Art. 20** **Pág. 8**
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** **Art. 21** **Pág. 8**
Originales y/o de mercado de reposición.

Art. N° 22 **CAJA DE CAMBIOS** **Art. 22** **Pág. 8**
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** **Art. 22-1** **Pág. 8**
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 - 29 x 20
4º 26 x 23
5º 24 x 25

Art. N° 23 **TRANSMISION SECUNDARIA** **Art. 23** **Pág. 8**
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** **Art. 24** **Pág. 9**
Original y/o de mercado de reposición, prohibido cualquier tipo de modificación. Resortes libres, cantidad de disco 5 y 6. Engranaje primario 73 - 18.-. Engranaje Helicoidal. Se permite 4 o 5 y 6 tornillos. Se permite cargar resortes.

Art. N° 25 **TAPA CUBRE EMBRAGUE** **Art. 25** **Pág. 9**
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** **Art. 26** **Pág. 9**
Original y/o de mercado de reposición prohibido cualquier tipo de mecanizado, peso mínimo completo 1.950 Kg, con su chaveta en lugar de origen. -

Art. N° 27 **COMBUSTIBLE** **Art. 27** **Pág. 9**
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, 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° 28 **BOMBA DE NAFTA** **Art. 28** **Pág. 9**
Del tipo mecánica o por vacío, se permite perita de goma.

Art. N° 29 **FRENOS** **Art. 29** **Pág. 9**
Los traseros deberán actuar sobre el eje rígido. Se permite frenos delanteros, se permite freno hidráulico.

Art. N° 30 **NEUMATICOS** **Art. 30** **Pág. 9**
Solo se podrán utilizar los autorizados por la categoría y comercializados por la misma. Los neumáticos serán controlados por la categoría. Marca (IBF Carrera) Compuesto Amarillo.-. En el año podrán utilizar 12 cubiertas.(Se establece que el juego a utilizar en la carrera tiene que ser el mismo clasificación, serie y respectivo final)



Art. N° 31

SILENCIADOR DE ESCAPE

Art. 31

Pág. 9

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 PILOTOS KARTING DEL NORTE.

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

Art. 32

Pág. 9

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. Se permite colocar tubo para la succión de la bomba de vacío.

Art. N° 33

PRECINTOS

Art. 33

Pág. 10

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.

Art. N° 34

CHASIS

Art. 34

Pág. 10

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. Nº 35 **CAMBIO DE CHASIS** **Art. 26** **Pág. 10**

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 36 **INDUMENTARIA VESTIMENTA DE LOS PILOTOS** **Art. 36** **Pág. 11**

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 38 **LICENCIAS MEDICO-DEPORTIVAS** **Art. 38** **Pág. 11**

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 39 **CIRCULACIÓN EN BOXES** **Art. 39** **Pág. 11**

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 40 **REVISIÓN TÉCNICA** **Art. 40** **Pág. 11**

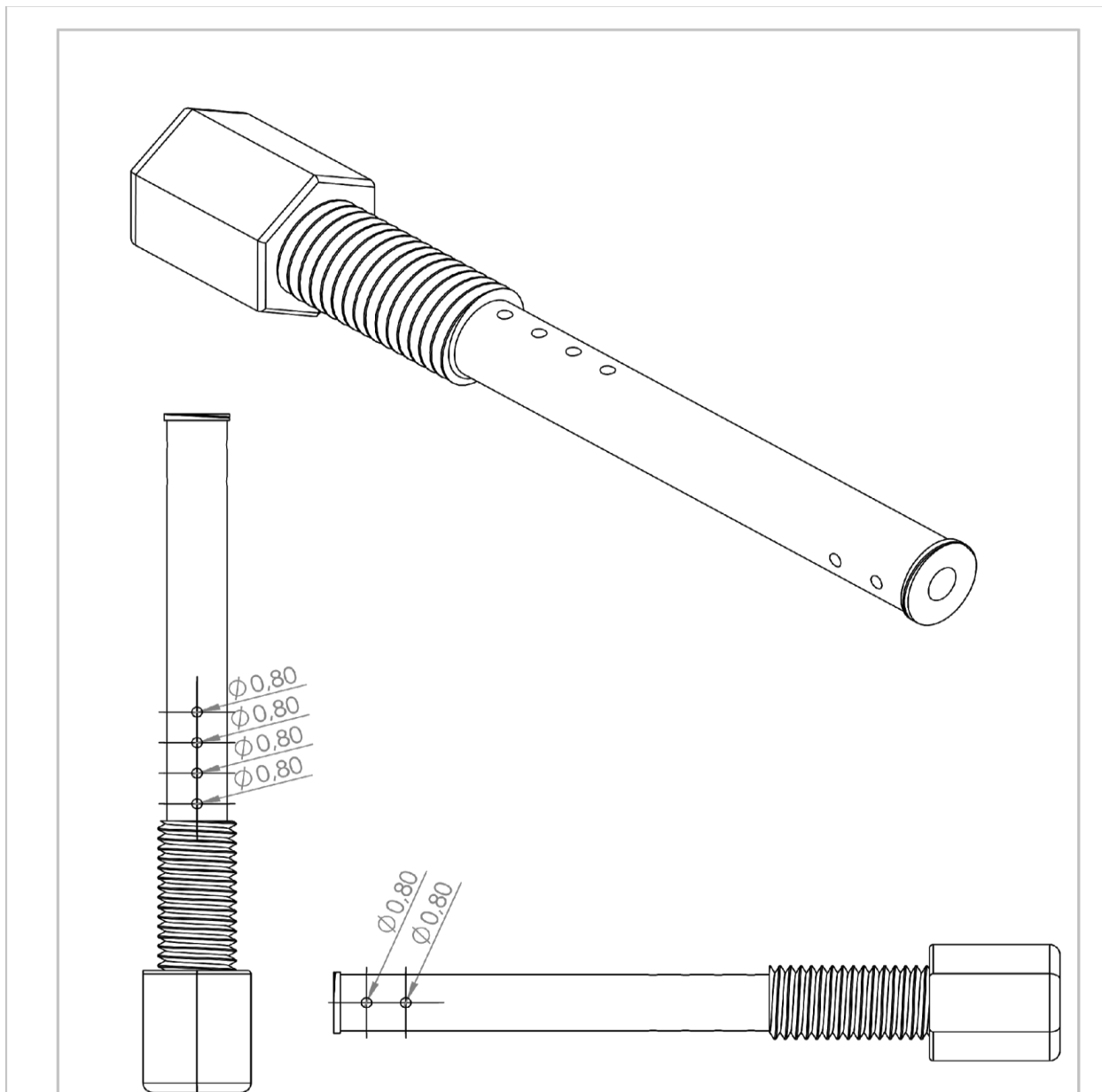
Terminada la competencia los tres primeros puestos deberán pasar por el área técnica para su revisión, estando tanto el comisario técnico como el deportivo facultados para llamar a revisión técnica a cualquier karting que haya participado de la competencia. Si un competidor se negare a ser examinado por la técnica su conducta será considerada como antideportiva grave e informada al comité de penalidades para su sanción.- **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 41 CONTROL DE PESOS Art. 41 Pág. 12
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 COMPARACION".
"El elemento utilizado por la FISCALIZADORA (Balanza) de medición para control de peso es inapelable".

Emulcionador 150 cc PLANO Pág. 12



Walter H. Cacho Pres FedeNor.

12

SI NO SE INDICA LO CONTRARIO:
LAS COTAS SE EXPRESAN EN MM
ACABADO SUPERFICIAL:
TOLERANCIAS:
LINEAL:
ANGULAR:

ACABADO:

NO CAMBIE LA ESCALA

REVISION