



**COMISION DEPORTIVA FISCALIZADORA FEDERACION NORTE**

**PILOTOS KARTING DEL NORTE**

**REGLAMENTO TÉCNICO      Categoría: 110 cc light**

**I N D I C E                      A L F A B E T I C O**

AROS	Art. 15	Pág. 5
ARRANQUE	Art. 23	Pág. 5
BIELA	Art. 10	Pág. 4
BOMBA DE NAFTA	Art. 26a	Pág. 6
CAJA DE VELOCIDADES	Art. 28	Pág. 6
CAMBIO DE CHASIS	Art. 36	Pág. 8
CAMBIO DE MOTOR	Art. 35	Pág. 8
CARBURADOR	Art. 20	Pág. 5
CARTER	Art. 16	Pág. 5
CHASIS	Art. 31	Pág. 6 - 7
CIGÜEÑAL	Art. 9	Pág. 4
CILINDRADA MÁXIMA	Art. 6	Pág. 3
CILINDRO	Art. 7	Pág. 4
CIRCULACIÓN EN BOXES	Art. 39	Pág. 9
CODO ADMISION	Art. 17	Pág. 5
COMBUSTIBLE	Art. 26	Pág. 6
CONTROL DE PESOS	Art. 41	Pág. 9
DISPOSICIONES GENERALES	Art. 2	Pág. 2
EDADES	Art. 3	Pág. 3
EJE DE PATADA	Art. 33	Pág. 7
EMBRAGUE	Art. 19	Pág. 5
ENCENDIDO	Art. 18	Pág. 5
ESCAPE	Art. 25	Pág. 5
FILTRO DE AIRE	Art. 21	Pág. 5
FRENOS	Art. 29	Pág. 6
IDENTIFICACION	Art. 37	Pág. 8
INDUMENTARIA VESTIMENTA DE LOS PILOTOS	Art. 38	Pág. 8
INTERCAMBIO DE PIEZAS Y ELEMENTOS	Art. 24	Pág. 5
JAULA	Art. 12	Pág. 4
LICENCIAS MEDICO DEPORTIVAS	Art. 34	Pág. 7



<b>MODIFICACIONES EXTERIORES</b>	<b>Art. 27</b>	<b>Pág. 6</b>
<b>MOTORES</b>	<b>Art. 5</b>	<b>Pág. 3</b>
<b>NEUMÁTICOS</b>	<b>Art. 32</b>	<b>Pág. 7</b>
<b>PESOS MINIMOS</b>	<b>Art. 30</b>	<b>Pág. 6</b>
<b>PISTON</b>	<b>Art. 14</b>	<b>Pág. 5</b>
<b>PRECINTOS</b>	<b>ATENCIÓN</b>	<b>Pág. 6</b>
<b>RELACION DE COMPRESION</b>	<b>Art. 7-1</b>	<b>Pág. 4</b>
<b>RETEN</b>	<b>Art. 13</b>	<b>Pág. 4</b>
<b>REVISIÓN TÉCNICA</b>	<b>Art. 40</b>	<b>Pág. 9</b>
<b>RULEMANES</b>	<b>Art. 11</b>	<b>Pág. 4</b>
<b>TAPA DE CILINDRO</b>	<b>Art. 8</b>	<b>Pág. 4</b>
<b>TRANSMISIÓN PRIMARIA Y SECUNDARIA</b>	<b>Art. 22</b>	<b>Pág. 5</b>
<b>VIGENCIA</b>	<b>Art. 1</b>	<b>Pág. 2</b>

## **REGLAMENTO TÉCNICO      Categoría: 110 cc light**

### **Art. Nº 1                      VIGENCIA                      Art. 1                      Pág. 2**

El presente Reglamento tendrá vigencia a partir del 1º de Enero del 2021 hasta el 31 de diciembre de 2021, 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 2                      DISPOSICIONES GENERALES                      Art. 2                      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.- 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.
- 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. Nº 3 EDADES Art. 3 Pág. 3**

Desde 14 años cumplidos durante el campeonato en adelante. -

### **ART. Nº 4 SEGURIDAD Art. 4 Pág. 3**

Obligatoriamente deberán tener pontones, trompa y defensa trasera o paragolpes, que cubra por lo menos la mitad de la rueda trasera.

**Es obligatorio usar cable de freno mayor a 4 milímetros para el paragolpes trasero.**

**a) Indumentaria:** El piloto deberá obligatoriamente utilizar un casco atado, un par de guantes que le cubran totalmente manos y muñecas y cuello protector. La vestimenta será de cuero o de tela homologada en la CNK, debiendo recubrir todo el cuerpo, piernas y brazos incluidos. El calzado debe recubrir los tobillos y ser resistente.

Los cascos deberán estar encuadrados en las prescripciones de la FIA (Anexo Y, Cap. III)

Se advierte sobre el hecho que ciertos materiales de cascos no deben estar pintados ni llevar adhesivo.

- Pilotos, libre participación. -

### **ART Nº 5 MOTORES Art. 5 Pág. 3**

Se emplearán todos los motores de origen nacional o chino, de gran serie, de cuatro tiempos, refrigerados por aire, con caja de cambio de cuatro marchas y dos válvulas, siempre y cuando se ajusten a las medidas determinada en el presente reglamento técnico. Block, motor y tapa de cilindro **ESTANDAR EXTERIOR**. De las siguientes marcas: Guerrero, Mondial, Da Dal, Zanella, Gilera. -

### **ART. Nº 6 CILINDRADA MÁXIMA Art. 6 Pág. 3**

Sera de 115 CC. Al que supere los 185kilos sin agregar kilos tendrá autorizado 120 CC.-



**ART. Nº 7 CILINDRO Art. 7 Pág. 4**

Original. Se prohíbe cilindros cromados o imitación, se permite encamizar únicamente los que superen los 185 kilos sin lastre. -

**ART. Nº 8 TAPA DE CILINDRO Art. 8 Pág. 4**

Original con las siguientes consideraciones:

- Se prohíbe el agregado de material. Se permite pulir conductos de admisión y escape
- No se podrá modificar alojamientos de pernos de balancín, árbol de leva, guías de válvulas.
- Válvulas, cantidad 2 (dos). Original o de reposición de mercado. Diámetro máximo admisión 23 mm, escape 20 mm, El ángulo que forman (entre ellos) los ejes longitudinales de las válvulas deberán permanecer originales de fábrica. se permiten Japón, BBB. (Prohibido de competición)
- Trabajo de hongo de la válvula libre. Respetando su ángulo original. Se permite pulido.
- Guía de válvulas originales. Se permite cortar la guía. No se permite guía de bronce
- Casquillo de válvulas original. Medida del interior 21mm para admisión y 18mm para el escape. Se medirá con un pasa, no pasa. • Angulo de asiento de válvulas originales.
- Resorte de válvula libre (respetando diámetro y espesor original)
- Árbol de leva tipo original, deberán ser previamente medidas con la plantilla de la categoría (la cual fue realizada con una leva marca estándar). medida sin luz sobre el platillo de válvulas, se permite corrector de leva. Alzada máxima admisión 5.85mm, escape 5.65mm.
- Engranaje de árbol de leva: debe estar atornillado inexorablemente por 3 (tres) tornillos, se permite corrector.
- Bujía rosca de 10mm, largo total de rosca 12mm incluida su arandela original, rango térmico libre. Se permite punta platino

**• RELACION DE COMPRESION Art. 7-1 Pág. 4**

- Se cubicará con el motor armado en punto muerto superior, debiendo entrar como mínimo 13 cc de aceite hidráulico E.P. 20 hasta la parte superior de la rosca de la bujía. -
- Sistema de distribución con cadena a rodillo, tensores libres.
- Balancines originales.
- Anclajes de tubo de admisión original.
- Anclajes de escape original.

**ART. Nº 9 CIGÜEÑAL Art. 9 Pág. 4**

Original de material magnético con recorrido 55,50 mm. ó 49,50 mm.-

Prohibido desplazamiento de muñón y balancear cigüeñal, biela y pistón. Prohibido cigüeñal BIZ Japon

**ART. Nº 10 BIELA Art. 10 Pág. 4**

Original manteniendo el material magnético, con las medidas originales. - Con las siguientes medidas: **carrera larga: 102mm** de largo, perno de pisto 13 mm y muñón 25,10, o **cigüeñal carrera corta: 94mm** de largo, perno de pistón de 13mm y muñón de 25mm.-

**ART. Nº 11 RULEMANES Art. 11 Pág. 4**

Opcional, con su medida original. -

**ART. Nº 12 JAULA Art. 12 Pág. 4**

Original. -

**ART. Nº 13 RETEN Art. 13 Pág. 4**

Original. -



**ART Nº 14** **PISTON** **Art. 14** **Pág. 5**

Original, cantidad de 3 (tres) ranuras de aros , no se permite pistón forjado 2 de compresión y 1 rasca aceite, marca visible , no se permite Ranurar ni alivianar.- SE PERMITE PISTON (TOP JAPON).-  
No se permite pistón grafitado de ningún tipo. -  
Se permite biselar la cabeza del pistón, altura del primer aro de compresión a la cabeza del pistón 3,00 mm,

**ART. Nº 15** **AROS** **Art. 15** **Pág. 5**

Cantidad 3 (tres) medida mínima permitida 0,90 mm sin expansor (compresión) y 1.80 mm con expansor (rasca aceite). -

**ART. Nº 16** **CARTER** **Art. 16** **Pág. 5**

Original, en todas sus medidas y formas.

**ART. Nº 17** **CODO ADMISION** **Art. 17** **Pág. 5**

Libre, manteniendo anclajes originales. -

**ART. Nº 18** **ENCENDIDO** **Art. 18** **Pág. 5**

Volante Magnético que se corresponda con el motor en uso, ORIGINAL interior y exterior (Todas las marcas de puesta a punto deben permanecer ESTRICTAMENTE originales). CDI externo libre, curva de avance original del motor en uso medido de la T a la F o 16 mm en el volante, se controlará la curva de avance con Lámpara Estroboscópica y Cuenta revoluciones, del Comisario Técnico, a un régimen de hasta 6.000 RPM (este régimen podrá ser modificado en cualquier momento del Campeonato). -  
Carga opcional. -**ATENCIÓN:** Esta totalmente prohibido las baterias de ácido, las misma tendrán que ser de gel.

**ART. Nº 19** **EMBRAGUE** **Art. 19** **Pág. 5**

Original. -

**ART. Nº 20** **CARBURADOR** **Art. 20** **Pág. 5**

Uno (1), a cortina redonda de 18 mm de diámetro interior libre no se permite el agregado de material, quien supere los 185 kilos podrá usar un carburador de CG125 cortina 20mm de diámetro (no se permite trabajar su interior) ,

**ART. Nº 21** **FILTRO DE AIRE** **Art. 21** **Pág. 5**

Libre. -

**ART. Nº 22** **TRANSMISIÓN PRIMARIA Y SECUNDARIA** **Art. 22** **Pág. 5**

ORIGINAL. -

**ART. Nº 23** **ARRANQUE** **Art. 23** **Pág. 5**

Burro de arranque: funcionando. -

**RT. Nº 24** **INTERCAMBIO DE PIEZAS Y ELEMENTOS** **Art. 24** **Pág. 5**

Se permite intercambiar piezas entre motores de la misma cilindrada. -

**ART. Nº 25** **ESCAPE** **Art. 25** **Pág. 5**

No deberá exceder lo límites naturales del vehículo, la altura no podrá supere el 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 140 DECIBELES COMO MÁXIMO. Es obligatorio el uso de silenciador en los boxes. -



**ART. N° 26** **COMBUSTIBLE** **Art. 26** **Pág. 6**

Se utilizará 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° 26 a** **BOMBA DE NAFTA** **Art. 26a** **Pág. 6**

Del tipo mecánica o por vacío, se permite perita de goma

**ART. N° 27** **MODIFICACIONES EXTERIORES** **Art. 27** **Pág. 6**

**EL BLOCK** motor completo (tapa de cilindro, cilindro y cárter) podrá ser modificado en su parte exterior, siempre y cuando dichas modificaciones sean para adaptación al chasis. Se puede quitar material, pero no agregar.

**PRECINTOS** **ATENCIÓN** **Pág. 6**

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 al tornillo de la tapa del árbol de levas que también tendrá un orificio de 1,5 mm y otro en el tornillo del carburador. -

**ART. N° 28** **CAJA DE VELOCIDADES** **Art. 28** **Pág. 6**

Original de cuatro velocidades, con las siguientes relaciones:

**Velocidades Engranajes cantidad de dientes Relación Primera** 12 34 2,83

**Segunda** 17 29 1,70

**Tercera** 21 26 1,23

**Cuarta** 24 23 0,95

**Velocidades Engranajes cantidad de dientes Relación Primera** 11 36 3,27

**Segunda** 16 31 1,93

**Tercera** 20 27 1,35

**Cuarta** 23 24 1,04

No se permite intercambiar los engranajes de estas cajas. -

**ART. N° 29** **FRENOS** **Art. 29** **Pág. 6**

Los traseros deberán actuar sobre el eje rígido. Se permite frenos delanteros, se permite freno hidráulico.

**ART. N° 30** **PESOS** **MINIMOS** **Art. 30** **Pág. 6**

En el orden de llegada con piloto y toda su vestimenta reglamentaria, el peso debe ser de 155 kg para la clase "a" y para la clase "b" tendrá que pesar 170 kg. - **El elemento utilizado por la FISCALIZADORA (Balanza) de medición del control de peso es inapelable.**

**ART. N° 31** **CHASIS** **Art. 31** **Pág. 6 - 7**

**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 32 NEUMÁTICOS Art. 32 Pág. 7**

Solo se podrán usar los autorizados por la categoría, marca **NA** ® Slick sello amarillo o marca **IBF TIRES** ® Slick sello amarillo Máximo 3 juegos por año. Los neumáticos serán controlados por la categoría.

#### **ART. Nº 33 EJE DE PATADA Art. 33 Pág. 7**

Opcional

#### **ART. Nº 34 LICENCIAS MEDICO DEPORTIVAS Art. 34 Pág. 7**

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 35                      CAMBIO DE MOTOR                      Art. 35                      Pág. 8**

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 pasará 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 tomará 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. Nº 36                      CAMBIO DE CHASIS                      Art. 36                      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 y la pérdida de los puntos obtenidos hasta ese momento. -

**ART. Nº 37                      IDENTIFICACION                      Art. 37                      Pág. 8**

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 karting FedeNor.

Todo Karting deberá estar identificado obligatoriamente con los números asignados por karting FedeNor, colocando una placa de 20 x 20 cm. en la parte delantera sobre la columna de dirección y otra en el paragolpes trasero y en ambos pontones y que sea perfectamente legible.

De fondo blanco con el número rojo de 16 cm de alto por 4 cm de ancho.

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, 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.

Se deberá inscribir en el Karting o casco protector, el nombre del Piloto y el grupo sanguíneo, con caracteres suficientemente legibles.

**Art. Nº 38                      INDUMENTARIA VESTIMENTA DE LOS PILOTOS                      Art. 38                      Pág. 8**

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 39                      CIRCULACIÓN EN BOXES                      Art. 39                      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 40                      REVISIÓN TÉCNICA                      Art. 40                      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 ser examinado por la técnica su conducta será considerada como antideportiva grave e informada al comité de penalidades para su sanción. -

**Art. Nº 41                      CONTROL DE PESOS                      Art. 41                      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 COMPARACION".

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

**ATENCIÓN:** Cada piloto deberá controlar por sí mismo las medidas y las partes del motor al desarrollarlo, haciéndose responsable por su legalidad. -

No serán válidas las excusas, como: "Así lo compré", "Yo no toqué nada", "A mí me lo armaron" y otras expresiones por el estilo. -

Arrecifes, 1º de enero de 2021.