



COMISION DEPORTIVA FISCALIZADORA FEDERACION NORTE

PILOTOS KARTING DEL NORTE

Reglamento Técnico

I N D I C E		A L F A B E T I C O	
CAMBIO DE CHASIS	Art. N° 14		Pág. 5
CAMBIO DE MOTOR	Art. N° 20		Pag. 6
CATEGORIA	Art. N° 1		Pág. 2
CHASIS	Art. N° 10		Pág. 3
CHASIS	Art. N° 13		Pág. 4
CIRCULACIÓN EN BOXES	Art. N° 17		Pág. 5
COMBUSTIBLE	Art. N° 9		Pág. 3
CONTROL DE PESOS	Art. N° 19		Pág. 6
CORONA, PIÑON Y EMBRAGUE		Art. N° 7	Pág. 3
DISPOSICIONES GENERALES	Art. N° 3		Pág. 2
EDADES	Art. N° 6		Pág. 3
FRENOS	Art. N° 10-1		Pág. 4
IDENTIFICACION	Art. N° 4		Pág. 3
INDUMENTARIA DE LOS PILOTOS	Art. N° 15		Pág. 5
LASTRE	Art. N° 12 A		Pág. 4
LICENCIAS MEDICO-DEPORTIVAS	Art. N° 16		Pág. 5
MOTORES	Art. N° 5		Pág. 3
NEUMATICOS	Art. N° 11		Pág. 4
<i>PESOS MINIMOS</i>	Art. N° 12		Pág. 4
REVISIÓN TÉCNICA	Art. N° 18		Pág. 5
TRANSMISION SECUNDARIA	Art. N° 8		Pág. 3
VIGENCIA	Art. N° 2		Pág. 2



Reglamento Técnico

Art. Nº 1 **CATEGORIA** **Art. Nº 1** **Pág. 2**
Los Karting serán agrupados en una clase denominada "CLASE ESCUELA".

Art. Nº 2 **VIGENCIA** **Art. Nº 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 PKN, para dar mayor paridad mecánica, seguridad y abaratar costos de preparación.

Art. Nº 3 **DISPOSICIONES GENERALES** **Art. Nº 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, utilizará 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 4 IDENTIFICACION Art. Nº 4 Pág. 3

Durante todas las competencias los vehículos participantes deberán llevar en los kart cuatro números de 20 x 20. FONDO NEGRO NUMERO BLANCO que le ha asignado a cada uno de los PILOTOS KARTING DEL NORTE.

ART. Nº 5 MOTORES Art. Nº 5 Pág. 3

ESTACIONARIOS 5.5HP. NO SE PERMITE MOTOR HONDA. Se establece en este reglamento que el comisario técnico en cualquier momento de la competencia podrá realizar la revisión de los mismos. (Controlando corona y piñón) y rpm).

ART Nº 6 EDADES Art. Nº 6 Pág. 3

Desde 6 años cumplidos hasta 12 años cumplidos durante el campeonato 2022.

ART. Nº 7 CORONA, PIÑÓN Y EMBRAGUE Art. Nº 7 Pág. 3

La corona será de paso media (1/2) 38 dientes continuo. Las mismas deben ser industrial y / o de motos, de material magnético, de uso comercial y de venta en serie.

El piñón será de 11 dientes. La cadena será de paso media de tipo industrial y /o de moto. Se prohíbe cualquier tipo de elementos que permita la lubricación del conjunto de transmisión con el kart en marcha o movimiento.

Queda establecido que habrá un tiempo de las primeras 6 carreras para la adaptación de las relaciones reglamentarias.

Aquel piloto con karting que supere los 10 kg sin lastre del peso estipulado se permite colocar corona 39.

EMBRAGUES: (NM KART) O (FASTTRAX KART)

- Original de mercado marca (NM KART)
 - No se permite ningún tipo de modificación.
 - Peso mínimo del embrague completo 1,560 kg
 - Tensión de los resortes libre
 - Diámetro de campana interior máximo 100,8 milímetros.
 - No se permite buje de bronce, ni modificación del Torrington.
-
- Original de mercado marca (FASTTRAX KART)
 - No se permite ningún tipo de modificación
 - Peso mínimo del embrague completo 1,380kg
 - Doble resorte
 - Diámetro campana interior máximo 100 milímetros.
 - 3 pastillas
 - posee cazoleta incorporada con chaveta y jaula. Que prohibido modificarla



ART. Nº 8 TRANSMISION SECUNDARIA Art. Nº 8 Pág. 3

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 mm de ancho y tendrá que cubrir el 75% de la corona de transmisión montada sobre el eje. -

ART. Nº 9 COMBUSTIBLE Art. Nº 9 Pág. 3

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, colocar combustible de la técnica o su control para la clasificación, serie y/o final. -

EL COMPARADOR DE COMBUSTIBLE SERA PROVISTO POR LA CATEGORIA.

ART. Nº 10 CHASIS Art. Nº 10 Pág. 3

Libre de fabricación Nacional con eje rígido y sin suspensiones de ningún tipo, prohibido el uso de barra cuchilla. Cubrecadena obligatorio.

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: 90 cm., máximo: 127 cm.

ART. Nº 10-1 FRENOS Art. Nº 10-1 Pág. 4

Los traseros deberán actuar sobre el eje rígido, accionados por un solo pedal de accionamiento mecánico los delanteros serán accionados por el pedal del freno trasero (tambor/cinta o disco), y de uso OPCIONAL. Se permite freno hidráulico.

Art. Nº 11 NEUMATICOS Art. Nº 11 Pág. 4

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. Nº 12 PESOS MINIMOS Art. Nº 12 Pág. 4

En el orden de llegada con piloto y toda su vestimenta reglamentaria, el peso debe ser para la "CLASE ESCUELA" 105 kg.

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

Art Nº12 - A LASTRE Art. Nº 12 A Pág. 4

El Lastre se colocará 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.

Equipo matafuegos: Se sugiere tener en cada Box de cada participante, un equipo matafuegos en lugar seguro, visible y a mano, un matafuego 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 13 CHASIS Art. Nº 13 Pág. 4-5

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 sujeto 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 14 **CAMBIO DE CHASIS** **Art. Nº 14** **Pág. 5**

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 15 **INDUMENTARIA DE LOS PILOTOS** **Art. Nº 15** **Pág. 5**

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 16 **LICENCIAS MEDICO-DEPORTIVAS** **Art. Nº 16** **Pág. 5**

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 17 CIRCULACIÓN EN BOXES Art. Nº 17 Pág. 5

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 18 REVISIÓN TÉCNICA Art. Nº 18 Pág. 5

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 19 CONTROL DE PESOS Art. Nº 19 Pág. 6

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".

Art. Nº 20 CAMBIO DE MOTOR Art. 20 Pág. 6

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 Tecnico 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.

ARRECIFES, 1º de Enero de 2023

.....