



COMISION DEPORTIVA FISCALIZADORA FEDERACION NORTE
PILOTOS KARTING DEL NORTE

Reglamento Técnico 125 cc Clases -125 cc PROKART y 125cc PROKART MASTER.

INDICE

ALFABETICO

AROS	Art. 13-1	Pág. 4
BIELA	Art. 12	Pág. 4
BOMBA DE NAFTA	Art. 25	Pág. 5
BUJIA	Art. 19	Pág. 4
CAJA DE CAMBIOS	Art. 22	Pág. 4
CAMBIO DE CHASIS	Art. 30	Pág. 6
CAMBIO DE MOTOR	Art. 8	Pág. 3
CAPTOR (encendido)	Art. 18-1	Pág. 4
CARBURADOR	Art. 15	Pág. 4
CATEGORIA	Art. 1	Pág. 2
CHASIS	Art. 29	Pág. 5 -6
CIGÜEÑAL	Art. 11	Pág. 4
CILINDRO	Art. 9	Pág. 4
CIRCULACIÓN EN BOXES	Art. 34	Pág. 6
COMBUSTIBLE	Art. 24	Pág. 5
CONTROL DE PESOS	Art. 36	Pág. 7
DISPOSICIONES GENERALES	Art. 3	Pág. 2
EDAD PARA COMPETIR	Art. 4	Pág. 3
EMBRAGUE	Art. 23	Pág. 5
ENCENDIDO	Art. 18	Pág. 4
ESCAPE	Art. 14	Pág. 4
FILTRO DE AIRE	Art. 17	Pág. 4
FRENOS	Art. 26	Pág. 5
IDENTIFICACION NUMERACION	Art. 32	Pág. 6
INDUMENTARIA DE LOS PILOTOS	Art. 31	Pág. 6
LICENCIAS MEDICO-DEPORTIVAS	Art. 33	Pág. 6
MOTORES	Art. 7	Pág. 3
NEUMATICOS	Art. 27	Pág. 5
NUMERACION	Art. 5	Pág. 3
PESO	Art. 6	Pág. 3
PISTON	Art. 13	Pág. 4
PRECINTOS	Art. 28	Pág. 5
REVISIÓN TÉCNICA	Art. 35	Pág. 7
RODAMIENTOS - RETENES	Art. 21	Pág. 4
SISTEMA DE ARRANQUE	Art. 20	Pág. 4
TAPA DE CILINDRO	Art. 10	
TUBO DE ADMISION	Art. 16	Pág. 4 Pág. 4
VIGENCIA	Art. 2	Pág. 2



Reglamento Técnico 125 cc

Clases MASTER INTERNACIONAL 125 cc.- PRO-KART 125 cc.

Art. N° 1 **CATEGORIA** **Art. 1** **Pág. 2**

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

Art. N° 2 **VIGENCIA** **Art. 2** **Pág. 2**

El presente Reglamento tendrá vigencia a partir del 1° de Enero del 2024 hasta el 31 de Diciembre de 2024, pudiendo ser prorrogado y/o modificado a exclusivo criterio de la Karting FedeNor, para dar mayor paridad mecánica, seguridad y abaratar costos de preparación.

Art. N° 3 **DISPOSICIONES GENERALES 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 COMISIÓN 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

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

Existe una interpretación de los reglamentos no varias.



Art. N° 4 EDAD PARA COMPETIR **Art. 4** Pág. 3

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

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

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

Categoría Master Internacional: fondo BLANCO y numero ROJO **99**

Categoría Pro Kart: fondo AMARILLO y numero NEGRO **99**

En todas las categorías su fijación debe ser tal que no se suelte con las vibraciones del Karting durante la competencia. En todos los casos, si durante el transcurso de una competencia se suelta alguna de las placas identificadoras, ello no será motivo de parar a reparar, sino que el piloto se hace responsable por cualquier inconveniente que surja en la planilla, o en la colocación de alguna sanción en pista, no teniendo derecho a ningún reclamo.

Art. N° 6 PESO **Art. 6** Pág. 3

MASTER INTERNACIONAL

Mínimo con el piloto incluido en orden de llegada, con toda la indumentaria: 180 Kg, (ciento ochenta) sin tolerancia y en las condiciones en que termino la competencia. Para los pilotos que pesan 189 kg sin lastre, sin límite de edad.

PRO-KART

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

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

Art. N° 7 MOTORES **Art. 7** Pág. 3

Motores importados de motocicletas tipo motocross, de un (1) cilindro, del que su cubicación máxima no exceda los 127 cm³ y un mínimo de 110 cm³ importados de marcas reconocidas mundialmente; Honda Cr 125, kawasaki Kx 125, Yamaha Yz 125, Suzuki Rm 125, ktm Ex 125cc, gaf kgx125r.

Art. N° 8 CAMBIO DE MOTOR **Art. 8** Pág. 3

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 Art. 37 Medida Provisoria. Se deberá solicitar la autorización al Comisario Técnico para el cambio. - En caso de reparación, el corte de precinto, se debe realizar con la autorización del Comisario Técnico, sino determinará automáticamente la exclusión total de la competencia. Se podrá trabajar y/o reemplazar el elemento averiado. Se 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. N° 9 CILINDRO Art. 9 Pág. 4

Original del motor, su cubicación máxima no exceda los 127 cm³, prohibido encamisar. etc.) y solo Está totalmente prohibido el uso de cilindros especiales (ATHENA, PRO CIRCUIT, permitirán reemplazos originales de cada marca.

Se permite el aporte de material (aluminio, resinas epoxis y similares)

Se permite trabajar el mismo de forma libre, rebajado, grallanado, limado, etc.

Art. N° 10 TAPA DE CILINDRO Art. 10 Pág. 4

Libre, se permite cielo cambiable. Compresión libre.

Art. N° 11 CIGÜÑAL Art. 11 Pág. 4

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

Art. N° 12 BIELA Art. 12 Pág. 4

Original o similar al de fábrica

Art. N° 13 PISTON Art. 13 Pág. 4

Libre.

Art. N° 13-1 AROS Art. 13-1 Pág. 4

Libre.

Art. N° 14 ESCAPE Art. 14 Pág. 4

Libre.

Art. N° 15 CARBURADOR Art. 15 Pág. 4

Original o su reemplazo hasta 38,20 mm de diámetro sin tolerancia, se medirá de adelante y atrás del difusor. El reglaje de difusores, pasos de aire y gicleurs es libre. Deben tener un depósito recuperador de combustible conectado a la descarga del carburador con una capacidad mínima de 500cc con una perforación en la parte superior q cumpla la función de respiraderos Prohibido su perforado en la parte inferior

Art. N° 16 TUBO DE ADMISION Art. 16 Pág. 4

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

Art. N° 17 FILTRO DE AIRE Art. 17 Pág. 4

Libre

Art. N° 18 ENCENDIDO Art. 18 Pág. 4

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

Art. N° 18-1 CAPTOR (encendido) Art. 18-1 Pág. 4

Original

Art. N° 19 BUJIA Art. 19 Pág. 4

Rosca original. Grado térmico libre.

Art. N° 20 SISTEMA DE ARRANQUE Art. 20 Pág. 4

Original se permite eliminar eje y engranaje de patada.

Art. N° 21 RODAMIENTOS - RETENES Art. 21 Pág. 4

Libre.



Art. N° 22 CAJA DE CAMBIOS Art. 22 Pág. 5

Original.

Art. N° 23 EMBRAGUE Art. 23 Pág. 5

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

Art. N° 24 COMBUSTIBLE Art. 24 Pág. 5

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

Art. N° 25 BOMBA DE NAFTA Art. 25 Pág. 5

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

Art. N° 26 FRENOS Art. 26 Pág. 5

Libre.

ART. N° 27 NEUMATICOS Art. 27 Pág. 5

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.

Art. N° 28 PRECINTOS Art. 28 Pág. 5

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

Art. N° 29 CHASIS ^ Art. 29 Pág. 5 - 6

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° 30 CAMBIO DE CHASIS **Art. 30** Pág. 6

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. N° 31 INDUMENTARIA DE LOS PILOTOS **Art. 31** Pág. 6

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. N° 32 IDENTIFICACION NUMERACION **Art. 32** Pág. 6

Durante todas las competencias los vehículos participantes deberán llevar en los lugares establecidos en el presente artículo N° 5, el número identificador que le ha asignado a cada uno de los pilotos según el ranking 2023. Aquel piloto debutante deberá llevar el número siguiente de manera correlativa al último del ranking 2023. Su fijación debe ser tal que no se suelte con las vibraciones del Karting durante la competencia. En todos los casos, si durante el transcurso de una competencia se suelta alguna de las placas identificatorias o no es legible el número identificador ello no será motivo de parar a reparar, sino que el piloto se hace responsable por cualquier inconveniente que surja en el planillaje, no teniendo derecho a ningún reclamo.

Art. N° 33 LICENCIAS MEDICO-DEPORTIVAS **Art. 33** Pág. 6

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. N° 34 CIRCULACIÓN EN BOXES **Art. 34** Pág. 6

Se prohíbe la circulación en boxes con el Karting en marcha. Para calentarlo se debe utilizar únicamente el lugar habilitado para ese fin. Las autoridades de la prueba podrán aplicar sanciones que van desde la multa hasta la exclusión de la carrera de acuerdo a la gravedad de la falta.

Art. N° 35 REVISIÓN TÉCNICA **Art. 35** Pág. 6

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.-

TODOS LOS PILOTOS QUE HUBIEREN TENIDO UN INCIDENTE EN PISTA NO PUEDEN 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. N° 36 _____ **CONTROL DE PESOS** _____ **Art. 36** _____ **Pág. 7**

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".

ARRECIFES, 29° de Diciembre de 2023
