



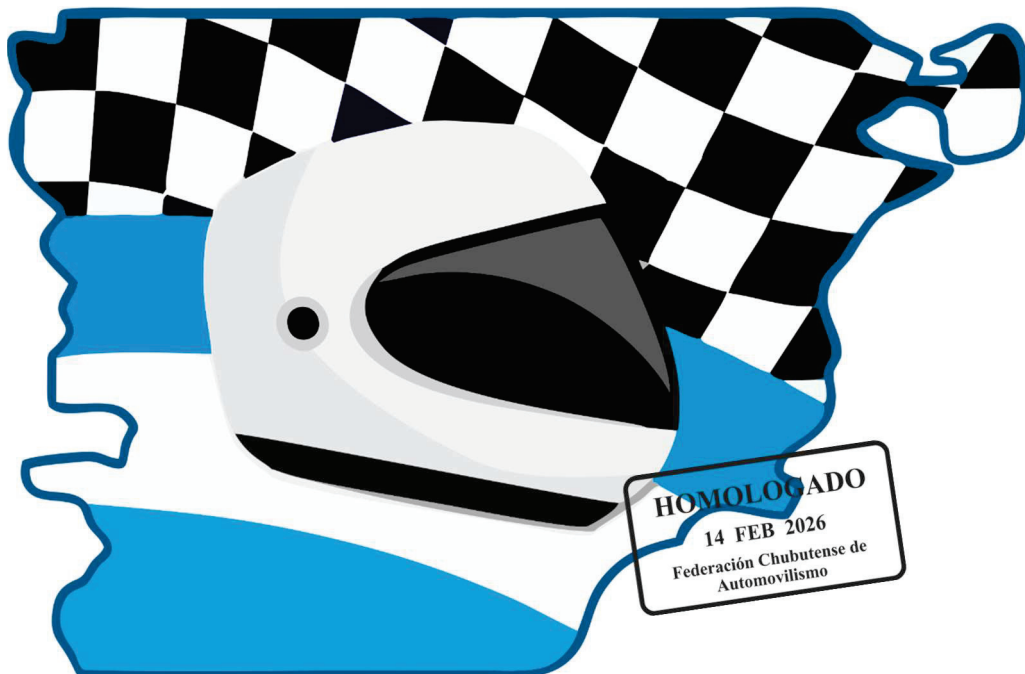
FEDERACIÓN CHUBUTENSE DE AUTOMOVILISMO

Personería Jurídica 818/84 - Adherida a la CDA del ACA

Av. E. Tello N° 465, Gaiman, Chubut - www.fcha.org.ar



REGLAMENTO TÉCNICO CATEGORÍA MINI ANEXO I CAMPEONATO 2026 KARTING CHUBUTENSE



**Federación Chubutense
de Automovilismo**



REGLAMENTO TÉCNICO AÑO 2026 - ANEXO I CATEGORÍA - KARTING: MINI

ÍNDICE

DISPOSICIÓN PRELIMINAR ANEXO I	3
Art. 1- MARCO NORMATIVO.	3
Art. 2- VIGENCIA Y ALCANCE.	3
Art. 3- EDADES.	3
Art. 4- PESO MÍNIMO.	3
Art. 5- NÚMEROS IDENTIFICATORIOS.	4
Art. 6- MOTOR.	4
Art. 7- EMBRAGUE.	5
Art. 8- BUJIA.	5
Art. 9- TRANSMISIÓN SECUNDARIA.	5
Art. 10- FRENOS.	5
Art. 11- CHASIS.	5
Art. 12- PARAGOLPES Y ELEMENTOS DE SEGURIDAD.	6
Art. 13- NEUMÁTICOS.	6
Art. 14- LLANTAS.	6
Art. 15- ADQUISICIÓN DE DATOS.	7
Art. 16- EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD.	7
Art. 17- CONSIDERACIONES GENERALES.	7
Art. 18- DISPOSICIONES GENERALES SOBRE LOS ELEMENTOS DEL VEHÍCULO.	8
Art. 19- DEVOLUCION.	8
Art. 20- PRECINTADO.	8
Art. 21- CAÑO DE ESCAPE.	8
Art. 22- CARBURADOR.	9
Art. 23- COMBUSTIBLE.	9
Art. 24- BOMBA DE COMBUSTIBLE.	9
Art. 25- ACEITE.	10
Art. 26- LLAVE/TECLA DE CORTE.	10
Art. 27- PRECINTADO DE CHASIS/BASTIDOR.	10
Art. 28- EJE TRASERO.	10
Art. 29- BARRA ESTABILIZADORA Y BARRA CUCHILLA.	10
Art. 30- TROCHAS.	10
Art. 31- TANQUE DE COMBUSTIBLE.	11
Art. 32- PERÍMETRO GENERAL.	11
Art. 33- ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS.	11
Art. 34- LASTRES.	11





DISPOSICIÓN PRELIMINAR ANEXO I

El presente anexo incluye modificaciones y adecuaciones para la integración provincial de la categoría de Karting MINI.

El presente Anexo constituye la redacción integral y actualizada del cuerpo normativo anteriormente vigente, quedando derogado en su totalidad el texto previo.

Art. 1– MARCO NORMATIVO.

El presente Reglamento Técnico de la Categoría de Karting MINI es propiedad de la Federación Chubutense de Automovilismo y regirá la fiscalización de los Campeonatos Chubutenses 2026 de Karting en su modalidad en Kartódromos de Tierra y Asfalto.

En cada campeonato zonal, la categoría deberá designar un representante, conforme a lo establecido en el Reglamento Institucional de Categorías de la FChA.

Ante el incumplimiento parcial o total de alguno de los artículos de la presente normativa, el piloto podrá ser excluido y/o podrá perder tanto las posiciones, puestos y/o puntos obtenidos en la competencia. Ante la detección de alguna anomalía, el comisario técnico no podrá continuar revisando o controlando el vehículo en cuestión.

Queda totalmente prohibido que un Comisario Técnico, o alguno de sus asistentes, realice tareas mecánicas en alguna pieza de los vehículos participantes, salvo lo expresamente escrito en el presente reglamento.

Art. 2– VIGENCIA Y ALCANCE.

El presente Reglamento Técnico de la Categoría de Karting MINI entrará en vigencia a partir de su fecha de homologación y reemplaza a todo cualquier RT de la categoría emitido con anterioridad.

VIGENCIA.

Fecha de emisión 11 de febrero de 2025.

ALCANCE.

Este reglamento será aplicable en toda la provincia del Chubut y regirá los Campeonatos de Karting en circuitos de tierra y asfalto.

Art. 3– EDADES.

- División A: Desde 6 y hasta 10 años de edad.
- División B: Desde 6 y hasta 10 años de edad.

Excepciones:

- Se autoriza a competir en el campeonato 2026 de AMyV a todos aquellos pilotos que tengan hasta 12 años de edad cumplidos en el año calendario y que estén rankeados en categoría en el campeonato 2025 de AMCPM o AMyV.
- En caso que un piloto sea debutante, la edad máxima será de 12 años, pero solo podrá participar en la categoría durante la mitad del año calendario o bien cuatro competencias consecutivas.

Los pilotos que obtengan un bi-campeonato deberán promocionar a la categoría inmediata superior según corresponda (110 4t o Promocional), incluso en los casos que no cumplan los requisitos de la edad mínima.

* En todos los casos se toman años cumplidos dentro del año calendario.

Art. 4– PESO MÍNIMO.

Los pesos mínimos en orden de marcha (vehículo con piloto y su vestimenta) tal como finalizó la competencia serán:

- División A: Chasis Nacional 95 Kg, Chasis Importado: 100 Kg.
- División B: Chasis Nacional 95 Kg, Chasis Importado: 100 Kg.





El pesaje se efectuará como el vehículo terminó la carrera en el momento de cruzar la línea de llegada o de acuerdo a lo requerido por la organización. En el caso de agregar lastre deberá estar perfectamente abulonado a la butaca o al chasis, material de plomo únicamente CON DOS TORNILLOS MINIMO CADA LASTRE. La única y válida balanza a utilizar para el pesaje será la provista por la organización técnica el día de la competencia, por lo tanto, el resultado del pesaje será inmediato, inobjetable e inapelable.

Art. 5- NÚMEROS IDENTIFICATORIOS.

Recuadro negro con números color amarillo de una altura mínima de 10 cm. Obligatoriedad: uno en cada pontón lateral, uno en babero y otro paragolpes trasero.

Art. 6- MOTOR.

Deberá ser marca Lusqtoff con denominación comercial 5.5 HP (Lusqtoff 5.5).

Los motores, serán provistos al piloto por el Ente Organizador o por quien este designe, y serán entregados exclusivamente por sorteo previo a la competencia en modalidad de comodato; no podrá tocar al mismo piloto el mismo motor en 2 carreras consecutivas.

Régimen Transitorio:

Durante, el Campeonato 2026 se autoriza, en carácter excepcional, la utilización de los motores que hubieran sido debidamente precintados durante el año 2025 por personal técnico autorizado, y adquiridos por pilotos bajo el régimen homologado y vigente en dicho período.

Dichos motores deberán:

- Tener ficha de registro del Cuerpo Técnico autorizado.
- Conservar la totalidad de sus precintos registrados por el Cuerpo Técnico Autorizado durante 2025.
- No presentar, en motor ni precintos, signos de adulteración, violación, apertura, intervención o manipulación.
- Ser mantenidos exclusivamente por el Técnico o Auxiliar Técnico designado.

Caso contrario no podrá participar o continuar participando con este durante el campeonato.

Queda expresamente prohibida, a partir de la entrada en vigencia del presente reglamento, la adquisición de nuevos motores por parte de los pilotos para competencias bajo la modalidad implementada durante el año 2025.

Durante el Campeonato 2026 coexistirán el régimen transitorio aquí establecido y el sistema de motores propios del Ente Organizador provistos a los pilotos por sorteo en cada competencia. En consecuencia, *queda establecido que a partir del año 2027, para competencias, sólo se podrán utilizar motores provistos por el Ente Organizador y entregados mediante sorteo en cada competencia.*

En todos los casos, para cualquier reparación o revisión, se deberá contar exclusivamente con la intervención de cuerpo técnico o auxiliar designado, quien será responsable del control y nuevo precintado del motor.

Condiciones, régimen de mantenimiento y asignación:

- En caso que exista una rotura que ponga en peligro la participación del piloto, falla o rotura no intencional del motor, comprobada por el técnico/auxiliar designado, éste realizará el cambio por otro motor del Ente Organizador sin penalización de tiempos ni puestos; siempre y cuando el Ente Organizador tenga disponibilidad.
- Toda revisión, reparación o intervención técnica deberá realizarse exclusivamente por el Cuerpo Técnico designado, quien será responsable del control y correspondiente precintado.
- En caso de rotura por negligencia comprobada del piloto (o su equipo), el Ente Organizador podrá disponer el reemplazo del motor y el cobro del importe equivalente al derecho de uso de motor correspondiente a una competencia.





- Para todos los casos, el piloto podrá optar por utilizar la cuna de motor entregada del Ente Organizador o su propia cuna. Para la devolución del mismo deberá entregar el motor con la cuna instalada tal cual fue recibido.
- Todos los componentes del motor deberán ser originales y no se permite ningún tipo de trabajo, en ninguna de sus partes y deberán responder a la ficha de homologación.
- Los motores deberán conservar su precinto original, quedando prohibida cualquier intervención técnica que implique su apertura, salvo los controles o reparaciones del Técnico autorizado. El mantenimiento será efectuado exclusivamente por el técnico designado a tal efecto, y será el único autorizado a llevar a cabo el cambio de precintos y registro de los mismos.
- El faltante, manipulación, adulteración, rotura o violación de algún precinto será considerado motivo de exclusión técnica.

Art. 7– EMBRAGUE.

Antes de cada partida o cuando el Comisario Técnico lo crea conveniente se controlará el acople del embrague que deberá actuar como máximo a las 1800 RPM.

Art. 8– BUJIA.

Se permite el cambio de bujía por parte del mecánico ENCARGADO DEL MANTENIMIENTO DE MOTORES.

Art. 9– TRANSMISIÓN SECUNDARIA.

Paso 4-28. Piñón 11 dientes. Será establecido en el RPP un único tipo de corona para todo el evento, la cual podrá ser Z34 o Z35. Cadena, origen libre.

HANDICAP: El vehículo que en orden de marcha (Karting + piloto con vestimenta) exceda el peso mínimo (sin agregado de lastres), podrá a su elección, utilizar un diente más de corona a lo establecido como peso mínimo por cada 5 Kg de exceso.

Art. 10– FRENOS.

Será obligatorio el uso de un sistema de freno a disco exclusivamente en el eje trasero, estando terminantemente prohibida la instalación o el uso de cualquier tipo de freno en el tren delantero.

El sistema de freno trasero deberá estar compuesto por una única unidad de frenado, consistente en una sola mordaza equipada con dos pastillas de freno, el mismo podrá ser comandado mediante cable o accionamiento hidráulico.

Se admite únicamente el uso de un disco de freno de fundición (monodisco) montado en el eje trasero, el cual podrá ser macizo, perforado y/o ranurado, con o sin ventilación.

Se prohíbe el uso de sistemas ABS.

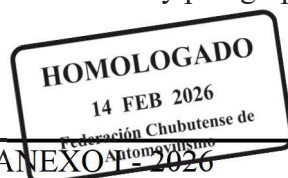
Se permite la incorporación de aditamentos plásticos, flexibles o rígidos, destinados exclusivamente a la canalización de aire para la refrigeración del sistema de frenos.

Art. 11– CHASIS.

Podrán ser de fabricación nacional o importados homologados/habilitados por CNK de la CDA o CIK de la FIA. Deberán ser modelo CADETE para asfalto o para tierra.

SE PROHIBE EL USO DE JAULA ANTIVUELCO.

Deberá contar con trompa, babero, pontones laterales y paragolpes plástico homologado CIK o CNK.





Art. 12- PARAGOLPES Y ELEMENTOS DE SEGURIDAD.

Es obligatorio el uso de:

- Trompa (Paragolpes delantero): Material plástico inyectado de alto impacto de venta masiva, con la sujeción prevista por cada fabricante (Trabas, ganchos, etc).
- Corbata: Material plástico inyectado de alto impacto de venta masiva, para la sujeción es obligatorio el uso de arandelas y tuercas autofrenantes.
- Pontones Laterales: Material plástico inyectado de alto impacto de venta masiva, para la sujeción es obligatorio el uso de arandelas en el interior y el uso de tuercas autofrenantes.
- Paragolpes Trasero: Se permite paragolpes trasero plástico inyectado de alto impacto de venta masiva.

El paragolpes trasero debe cubrir por lo menos el 80% de las ruedas traseras. El paragolpes trasero, deberá tener una sujeción adicional en cada lado del chasis con cable metálico de al menos 4 mm de diámetro (similar al utilizado para el sistema de freno), con el fin de evitar que el mismo se desprenda del chasis cayendo a la pista en caso de soltarse del anclaje original al chasis.

Se prohíbe la utilización de estas piezas del tipo artesanal. Solamente se permiten los elementos de seguridad de venta comercial masiva.

Se le da la potestad al comisario técnico a realizar observaciones y requerimientos por razones de seguridad sobre estos elementos. Se prohíbe el relleno de estas piezas.

Prohibidos fijar lastres o elementos pesados en estos elementos de seguridad.

Ante la falta de algún elemento como pontones, trompa o paragolpes se deberá ingresar a reparar, caso contrario se excluirá de la prueba en curso.

Art. 13- NEUMÁTICOS.

Los neumáticos a utilizar en tandas oficiales deberán estar declarados en el Pasaporte Técnico y contar con la firma del Comisario Técnico.

En todas las sesiones oficiales, desde la Prueba Clasificatoria hasta la Prueba Final por cada fecha, se podrá declarar un solo juego de neumáticos; Se entiende por "juego" a 2 neumáticos delanteros, 2 neumáticos traseros.

En pista de asfalto o de tierra, será un juego de slick, más un juego de lluvia en caso de requerir su utilización durante la misma fecha.

Neumáticos autorizados serán usados provistos por el Ente Organizador o quien este designe:

- Para pista (asfalto o tierra) serán neumáticos slick. Marca MG sello Blanco.
- Para pista húmeda/mojado serán neumáticos para lluvia. Marca libre sello libre.
- No se autoriza el uso de neumáticos con tacos o para tierra para las pistas de compacto natural.

En caso de pinchadura o rotura de un neumático, el Revisor Técnico, podrá autorizar el cambio por uno usado.

El Ente Organizador a principio de campeonato podrá optar por dos modalidades, las que deberá respetar y utilizar durante todo el campeonato:

- A. Neumáticos nuevos, se deberán usar como mínimo 4 fechas consecutivas en las que participe.
- B. Neumáticos usados, se deberán usar como mínimo 2 fechas consecutivas en las que participe.

En el caso de neumáticos para lluvia, se autoriza un solo juego por piloto para todo el campeonato.

Las autoridades podrán inspeccionar el uso de los neumáticos en la entrada o salida de boxes, o en cualquier otro momento y lugar que consideren oportuno.

Art. 14- LLANTAS.

Se prohíbe el uso de llantas de magnesio. Se prohíbe el uso de llantas (o de sistemas) anti-deriva.



Se autorizan llantas con un ancho máximo de 5,5 pulgadas.

Art. 15- ADQUISICIÓN DE DATOS.

SE PERMITE el uso de cuenta vueltas

NO SE PERMITE el uso de sensores de temperatura o sondas tipo LAMBDA.

ESTÁ PROHIBIDO el uso de telemetría (entiéndase adquisición de datos desde el karting hacia los boxes mientras esté girando).

Art. 16- EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD.

Es obligatorio el uso de elementos de competición para karting, tales como botas, casco, buzo, guantes, protector cervical y protector costal.

En caso que el Comisario Deportivo o el Comisario Técnico consideren que alguno de los elementos que componen el equipamiento de seguridad de un piloto no cumple las condiciones de tales, no autorizarán la salida a pista del mismo.

Art. 17- CONSIDERACIONES GENERALES.

Lo que no está escrito: No está permitido.

Es obligatorio que todos los pilotos, mecánicos y/o concurrentes tengan conocimiento del presente reglamento. Las situaciones no contempladas, como tampoco lo que no se encuentre escrito y expresamente autorizado en el presente reglamento técnico queda estrictamente prohibido.

Al participar de las competencias, implica su total conformidad con lo expuesto en este reglamento.

Cada piloto será responsable de controlar las medidas, partes o repuestos a utilizar, debiendo hacerse cargo de su legalidad.

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 utilizará para su cometido como elemento patrón para su control las piezas originales de fábrica.

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.

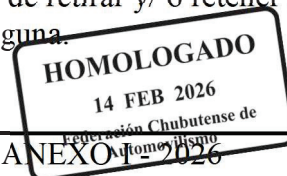
La interpretación de este reglamento, debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que solo se permiten modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado. De existir dudas originadas por algún término o párrafo del reglamento, se deberán abstener de interpretarlos según su propio y personal criterio y solicitar mediante una nota dirigida al Cuerpo Técnico de la FChA, las correspondientes aclaraciones del punto consultado.

El Ente Fiscalizador, en conjunto con el Cuerpo Técnico de la FChA, se reservan el derecho de realizar algún anexo, modificar o re-redactar algún artículo del presente reglamento o de cualquier reglamento dependiente de este reglamento cuando lo consideren conveniente con el propósito de lograr mayor paridad, o habilitar nuevas piezas de difícil existencia, piezas que estén fuera de circulación, etc; o realizar adecuaciones en las reglamentaciones, notificando a los entes organizadores y categorías afectadas.

Queda establecido que los canales de comunicación hacia los pilotos y categorías podrán ser: página web oficial de la FChA, carta documento, carta postal certificada, correo electrónico, WhatsApp. Cualquier otra forma de comunicación se considerará a título informativo.

Ante cualquier duda consulte con los representantes de las categorías siempre manteniendo y preservando el espíritu deportivo de la buena convivencia de los participantes.

El Cuerpo Técnico se reserva el derecho de retirar y/ o retener cualquier elemento del motor o chasis para ser analizados sin que medie denuncia alguna.





Art. 18– DISPOSICIONES GENERALES SOBRE LOS ELEMENTOS DEL VEHÍCULO.

Ningún elemento podrá cumplir una función distinta de la específicamente prevista por el fabricante del elemento 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 fabricante declarado.

Todos los elementos del vehículo y/o motor, deberán ser originales de fábrica, salvo lo expresamente indicado en el presente reglamento. En caso de reclamaciones o verificaciones, la Comisión Técnica de esta FRAD, utilizará para su cometido como elemento patrón para su control las piezas originales de fábrica o, ante el faltante de este, con su reposición de venta comercial masiva.

Ante la existencia de distintos elementos o repuestos de distintas marcas, deberán utilizarse aquellos que se ajusten al presente documento.

Los preparadores, pilotos, mecánicos y concurrentes, toda consulta respecto a la interpretación y aplicación de este reglamento técnico, deberá hacerse por escrito ante el ente regulador, 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 éste dictamine. Ante cualquier duda se debe abstener de interpretarlo según su propio criterio. Se prohíbe el uso de titanio y fibra de carbono, salvo en los casos específicamente descriptos.

Art. 19– DEVOLUCION.

Todos los elementos que utilice el piloto, pertenecientes a cualquier entidad que interactúe en el evento (por ejemplo: sensores, motores sorteados, etc), deberán ser devueltos limpios en todas sus partes. De no ser así, será sancionado económicamente con un valor fijado en el RPP o según lo que el comisario deportivo o el ente organizador dictamine.

Art. 20– PRECINTADO.

Los motores estarán precintados por el Cuerpo Técnico o por el personal expresamente autorizado por el Ente Organizador.

Los números y/o identificaciones de los precintos colocados deberán estar registrados en el Pasaporte Técnico correspondiente a cada motor.

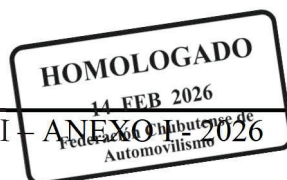
El piloto será el único responsable de:

- Conservar la totalidad de los precintos registrados en el Pasaporte Técnico.
- No presentar en el motor ni en sus precintos signos de adulteración, violación, apertura, sustitución, intervención o cualquier tipo de manipulación.

La constatación de cualquiera de las situaciones precedentemente mencionadas facultará a las autoridades deportivas a aplicar las sanciones que consideren pertinentes, pudiendo estas consistir en exclusión parcial o total de la competencia o del evento, multa y/o cualquier otra penalidad prevista en el Reglamento Deportivo. Además, el piloto deberá asumir la totalidad de los costos y honorarios que demande la revisión técnica correspondiente y el posterior reprecintado del motor.

Art. 21– CAÑO DE ESCAPE.

El caño de escape será el original del motor sin ningún tipo de alteración, conservando la calidad y dimensiones originales.





Art. 22- CARBURADOR.

Deberá ser el original, respetando todas sus medidas externas e internas, y componentes. Será sellado o precintado el tornillo de la cuba.

Art. 23- COMBUSTIBLE.

El Ente Organizador podrá optar por dos modalidades:

- A. El Combustible será provisto por el Ente Organizador.
- B. El piloto deberá proveerse de su combustible, será Nafta Súper YPF (Grado 2). Debe ser adquirida en la localidad donde se realice la competencia y será responsabilidad de cada piloto. A fin de evitar mezclas con alcoholes, aceites y/ u otros, el comisario técnico podrá medir su pureza con el elemento de medición cuando este así lo requiera. Será medida con comparador (herramienta comparadora electrónica de combustible) según procedimiento recomendado por el fabricante:

Encender el equipo y colocar el sensor en combustible conocido.

Calibrar la lectura del display, retirar el sensor y secar con un trapo seco o papel.

Colocar el sensor en el combustible desconocido (el utilizado por el piloto), moverlo dentro del recipiente combustible.

Resultados:

En combustibles de uso comercial se tolera una diferencia máxima de 12 unidades. Si en algún momento mientras se mueve el sensor dentro del combustible, supera ese rango, se considera que el combustible fue adulterado. Si el display se pone en blanco o nulo es porque en la mezcla predomina el alcohol por lo cual también se considera adulterado.

Art. 24- BOMBA DE COMBUSTIBLE.

Prohibida la bomba de combustible de accionamiento por vacío. En el caso de los motores precintados autorizados que contaban con este sistema, se admite agregar tornillo o tapón con el fin de sellar el orificio; esta tarea debe ser realizada por el técnico encargado de los motores.





Art. 25– ACEITE.

El nivel y cantidad de aceite debe estar por encima del mínimo, en caso de detectar que el nivel se encuentre por debajo del mínimo el piloto quedará descalificado.

Se le prohíbe al piloto realizar cambios de aceite o manipulación al mismo.

Art. 26– LLAVE/TECLA DE CORTE.

Llave de corte obligatoria, señalizada con flecha negra con fondo amarillo indicando hacia que lado corta la corriente y para el motor (Obligatorio el funcionamiento del corte).

Art. 27– PRECINTADO DE CHASIS/BASTIDOR.

La primera vez que un piloto participe en el presente campeonato, luego de la clasificación en parque cerrado serán precintados o debidamente marcados los chasis por el Comisario Técnico.

En caso que algún piloto no cumpla con esta metodología, el piloto podrá perder puntos, posiciones, multado y/o excluido de la competencia.

Art. 28– EJE TRASERO.

El eje trasero deberá ser de una sola pieza, macizo o hueco, en construcción de material ferroso magnético de diámetro exterior máximo de 30,20 mm.

A los efectos de evitar el desplazamiento del eje, se permite el uso de abrazaderas o anillos de material libre, de hasta 30 mm de ancho. En caso de usar estos dispositivos, el uso de los prisioneros en rulemanes de bancada es opcional.

Art. 29– BARRA ESTABILIZADORA Y BARRA CUCHILLA.

Se prohíbe el agregado de barra estabilizadora o cualquier elemento que cumpla esa función.

Se permite el uso de la varilla trasera bajo paragolpes tipo original (barra anti enclavado) de sección circular, de 15 mm hasta 19 mm de diámetro.

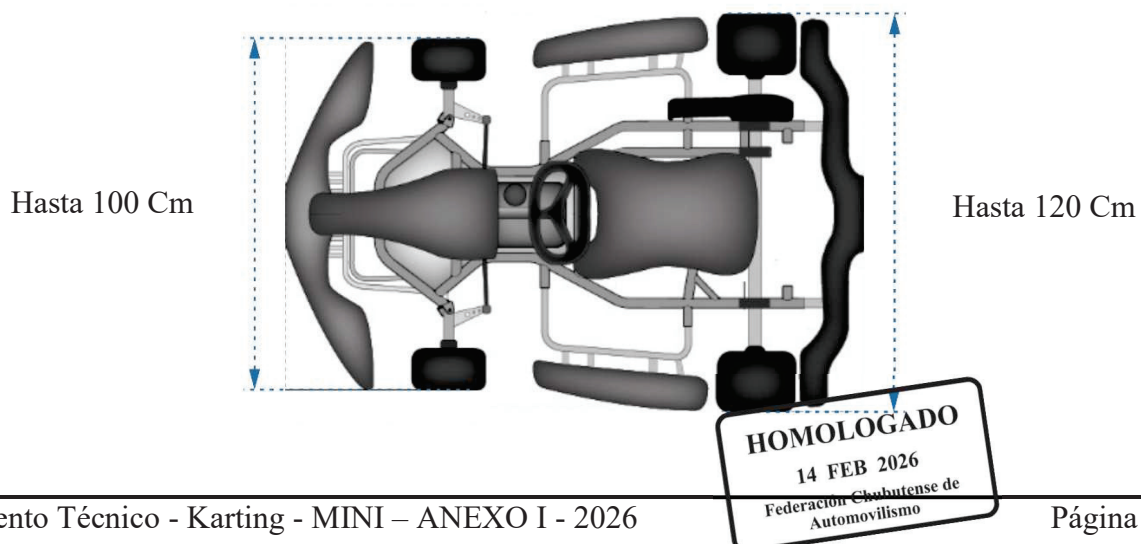
Art. 30– TROCHAS.

Serán medidas de afuera a afuera sin tolerancia al lomo de la goma.

Trocha delantera: será permitida de hasta 100 cm.

Trocha trasera: será permitida de hasta 120 cm.

No se permite realizar extensiones sobre las puntas de ejes delanteras. No se permite que las puntas de eje delanteras, ni que el eje trasero, sobresalga del lado externo de la llanta (no deberán superar el labio externo de la llanta).





Art. 31– TANQUE DE COMBUSTIBLE.

Sólo se permite el uso del tanque de combustible original del motor.

Art. 32– PERÍMETRO GENERAL.

Ningún objeto cortante o punzante, ni el caño de escape de gases, podrán sobresalir ni exceder los límites naturales del vehículo. Se considera límites naturales perímetro exterior de los elementos de seguridad (pontones, trompa, paragolpes) y la altura superior del volante de conducción.

Art. 33– ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS.

Con el fin de evitar desprendimientos, cualquier elemento que vaya en el vehículo deberá estar correctamente fijado, con un soporte acorde a las medidas y magnitudes del objeto. En el caso que lleve tuercas para la fijación, éstas deben ser del tipo autofrenantes.

Art. 34– LASTRES.

Para ajustar el peso del kart al mínimo requerido en cada división, se autoriza la colocación de uno o varios lastres.

Condiciones de los lastres:

Los lastres deben ser bloques sólidos, no pueden poseer puntas ni filos y deben estar perfectamente sujetos a la butaca o al bastidor en las periferias de la butaca. Opcionalmente se permite fijarlos mediante una planchuela abulonada al soporte de la butaca.

Los lastres deben asegurarse con bulones de al menos 8 mm de diámetro. Se deben utilizar tuercas autofrenantes. Los bulones deben contar con arandelas de al menos 25 mm de diámetro, tanto en el lado de la cabeza del bulón como en el lado de la tuerca.

No se permite ningún otro método de sujeción que ofrezca menor seguridad. Queda expresamente prohibido sujetar los lastres con precintos plásticos, alambres u otros elementos similares.

Está prohibido fijar los lastres en el piso y en componentes de seguridad como pontones, paragolpes, trompa o corbata,

El Comisario Técnico podrá inspeccionar y, en caso de considerar que un lastre compromete la seguridad, ordenar su reubicación o modificaciones sobre el mismo.

La pérdida de un lastre durante la competencia podrá derivar en la exclusión parcial o total del piloto, a criterio del Comisario Deportivo.

Peso máximo de lastres 25 Kg, si el piloto colocara 25 Kg de lastre y no alcanza al peso mínimo no podrá participar o quedará excluido.

