



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 ZANELLA 125 CAJERO

CAMPEONATO 2026 KARTING CHUBUTENSE



**Federación Chubutense
de Automovilismo**



REGLAMENTO TÉCNICO AÑO 2026 CATEGORÍA - KARTING: ZANELLA 125 CAJERO - ANEXO I

ÍNDICE

Art. 1- MARCO NORMATIVO.	4
Art. 2- VIGENCIA Y ALCANCE.	4
Art. 3- EDADES.	4
Art. 4- PESO MÍNIMO Y EDADES.	4
Art. 5- MOTOR.	4
Art. 6- CARTER.	4
Art. 7- CILINDRO.	4
Art. 8- CAMISA DE CILINDRO.	5
Art. 9- CILINDRADA MÁXIMA.	5
Art. 10- TAPA DE CILINDRO.	5
Art. 11- COMPRESIÓN.	5
Art. 12- FLAPER - VÁLVULA ROTATIVA.	5
Art. 13- CONDUCTO DE ADMISIÓN.	5
Art. 14- CAÑO DE ESCAPE.	5
Art. 15- CIGÜEÑAL.	5
Art. 16- BIELA.	5
Art. 17- PISTÓN.	5
Art. 18- AROS.	6
Art. 19- PERNO DE PISTÓN.	6
Art. 20- CARBURADOR.	6
Art. 21- COMBUSTIBLE.	6
Art. 22- PORTA FILTRO DE AIRE Y FILTRO DE AIRE.	6
Art. 23- BOMBA DE COMBUSTIBLE.	6
Art. 24- RODAMIENTOS, JAULAS, RETENES Y JUNTAS.	6
Art. 25- EMBRAGUE.	6
Art. 26- TRANSMISIÓN.	6
Art. 27- SISTEMA DE ARRANQUE.	7
Art. 28- ENCENDIDO.	7
Art. 29- MODIFICACIONES EXTERIORES.	7
Art. 30- DESCARGA DE FLUIDOS.	8
Art. 31- CHASIS/BASTIDOR.	8
Art. 32- EJE TRASERO.	9
Art. 33- PONTONES LATERALES. PARAGOLPES DELANTERO (TROMPA). CORBATA Y PARAGOLPE TRASERO.	9
Art. 34- BARRA ESTABILIZADORA Y BARRA CUCHILLA.	9
Art. 35- LLANTAS.	9
Art. 36- TROCHAS.	9
Art. 37- FRENOS.	10
Art. 38- SISTEMA DE DIRECCIÓN Y VOLANTE DE CONDUCCIÓN.	10
Art. 39- BUTACA.	10
Art. 40- PISO.	10
Art. 41- PEDALES, PALANCA DE CAMBIOS Y CEBADOR.	11





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



Art. 42- TANQUE DE COMBUSTIBLE.	11
Art. 43- PERÍMETRO GENERAL.	11
Art. 44- ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS.	11
Art. 45- PROTECTOR DE CADENA.	11
Art. 46- NEUMÁTICOS.	11
Art. 47- LASTRES.	12
Art. 48- EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD.	12
Art. 49- CONSIDERACIONES GENERALES.	12
Art. 50- DEVOLUCIÓN.	14
Art. 51- NÚMEROS IDENTIFICATORIOS.	14



Art. 1– MARCO NORMATIVO.

El presente Reglamento Técnico de la Categoría de Karting “Zanella 125 Cajero” es propiedad de la Federación Chubutense de Automovilismo y regirá la fiscalización de los Campeonatos Chubutenses 2025 de Karting en sus modalidades en Kartódromos de Asfalto y Tierra.

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.

Art. 2– VIGENCIA Y ALCANCE.

El presente Reglamento Técnico de la Categoría de Karting Zanella 125 Cajero entrará en vigencia a partir de su fecha su fecha de homologación y reemplaza a cualquier RT de la categoría emitido con anterioridad. 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.

Edad mínima: 15 años. Si un piloto no ha alcanzado la edad mínima requerida al momento de su inscripción, no podrá competir en la divisional hasta cumplir la edad mínima establecida.

Art. 4– PESO MÍNIMO Y EDADES.

Peso mínimo: Chasis nacional para tierra 160 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.

La única balanza válida 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– MOTOR.

Se permite motor Zanella XX o Sapucaí: monocilíndrico de combustión interna, ciclo de 2 tiempos, refrigerado por aire. Sistema de alimentación por carburador, aspiración natural y corte de pistón. Transmisión de cinco velocidades. Fabricado en serie por la industria nacional, sin modificaciones exteriores (Salvo lo expresamente permitido en la presente normativa).

Art. 6– CARTER.

Original preparación interior libre.

Art. 7– CILINDRO.

Se permite el uso de cilindro:

- ZANELLA modelos SAPUCAI, XX, SURUMPIO o ANDINA
- RAMELLA
- PERIES

Para modelos de cilindros tipo Sapucaí y Surumpio se permiten su torneado exterior.

Se deberán mantener 2 orificios de transfer sin tabiques divisores en las lumbreras. Libre preparación interior.





Art. 8– CAMISA DE CILINDRO.

Material y preparación libre, conservando el número de lumbreras como originalmente viene equipado el cilindro (Una admisión, dos transferencias y un escape).

Art. 9– CILINDRADA MÁXIMA.

La cilindrada máxima será de 135,74 cm³.

Se medirá aplicando ecuación $3.1416 \times \text{radio de cilindro al cuadrado por recorrido del cigüeñal}$.

Diámetro máximo de cilindro de 57,65mm.

Art. 10– TAPA DE CILINDRO.

Debe ser original o similar de fabricación nacional, permitiéndose los modelos Zanella Sapucaí, XX, RX, Ramella y Peries. En el caso del modelo Sapucaí, se autoriza su torneado exterior.

La preparación es libre, teniendo en cuenta que se prohíbe el agregado de materiales que no sean similares al original, y si bien se permite el agregado de material similar, la tapa debe mantenerse uniforme, de un solo cuerpo y con las formas exteriores originales.

Se permite el uso de cielo postizo, siempre que se respete el uso de material similar al original. No se permiten otros elementos postizos, con excepción del cielo postizo mencionado.

Se autoriza la instalación de insertos de acero o bronce, siempre que se respete la altura y el largo de la rosca de una tapa original.

Art. 11– COMPRESIÓN.

Libre.

Art. 12– FLAPER – VÁLVULA ROTATIVA.

Prohibido el uso de Flaper o cualquier elemento que cumpla esa función.

Prohibido el uso de válvula rotativa o cualquier elemento que cumpla esa función.

Art. 13– CONDUCTO DE ADMISIÓN.

Libre.

Art. 14– CAÑO DE ESCAPE.

Será de libre construcción con amortiguador de ruidos. La salida del caño de escape deberá apuntar hacia atrás.

Art. 15– CIGÜEÑAL.

Libre de Industria Nacional, con recorrido de 52 mm, medido entre su punto máximo superior y mínimo inferior, con una tolerancia de más 0,20 mm sin que esta tolerancia implique modificaciones algunas en la cilindrada máxima permitida.



Art. 16– BIELA.

Libre, de material magnético, manteniendo el largo original de 105 mm.

Art. 17– PISTÓN.

Libre de fabricación nacional, manteniendo su marca visible.



Art. 18– AROS.

Material y cantidad libres. Se prohíbe el uso de aros “L”.

Art. 19– PERNO DE PISTÓN.

Medida original preparación interior libre.

Art. 20– CARBURADOR.

Se utilizará un solo carburador marca DELL ORTO, MIKUNI o KEIHIN con boca de hasta 28,30mm de diámetro como máximo. Únicamente cortina redonda. Deberá mantener la cantidad de gicleurs de fábrica. El cebador deberá mantenerse en el lugar original, el comando del mismo es de fabricación libre. Se prohíbe el uso de gicleur de alta regulable.

Queda prohibida la instalación, implementación o adición de sistemas de sobrealimentación de aire y/o combustible, como PowerJet, turbo compresores, etc.

Art. 21– COMBUSTIBLE.

El combustible será de venta comercial en estaciones de servicio de la localidad donde se realice el evento. La mezcla estará comprendida por nafta y aceite de 2 tiempos de marca reconocida, venta libre, en envase cerrado, hermético, sin ningún tipo de aditivos que aumente o no su potencia. Asimismo el comisario técnico, cuando él lo desee oportuno y necesario, en cualquier momento de la competencia, podrá realizar una extracción del mismo (muestreo) para su posterior verificación y análisis del mismo.

Art. 22– PORTA FILTRO DE AIRE Y FILTRO DE AIRE.

Libre.

Art. 23– BOMBA DE COMBUSTIBLE.

Por bomba de combustible mecánica únicamente accionada por leva en el eje trasero.

Art. 24– RODAMIENTOS, JAULAS, RETENES Y JUNTAS.

Libres.

Art. 25– EMBRAGUE.

En baño de aceite, preparación libre.

Art. 26– TRANSMISIÓN.

A. TRANSMISIÓN PRIMARIA.

La relación piñón, corona del embrague debe ser la que originalmente equipa al motor en sus distintas versiones, CROSS, SURUMPIO, SAPUCAI, RX o ANDINA, manteniendo la relación original de fábrica. Preparación libre de los elementos. Se permite el uso de rulemanes.



B. CAJA DE CAMBIOS/VELOCIDADES.

Debe ser con la que originalmente viene equipado el motor de fábrica en cualquiera de sus versiones (Sapucaí, Surumpio, XX, RX, Z200). Preparación libre de los elementos originales o similares de caja de cambios. Las relaciones de engranajes a usarse serán exclusivamente alguna de las siguientes:



- Engranajes 125 Cross o Surumpio:

	Sobre árbol secundario	Sobre árbol primario
Primera	460303106 z31	460303950 z13
Segunda	460303980 z28	460306950 z16
Tercera	460303945 z27	460306915 z18
Cuarta	460303935 z25	460306920 z20
Quinta	460303925 z23	460306925 z22

- Engranajes 125 Sapucaí, RX, Andina:

	Sobre árbol secundario	Sobre árbol primario
Primera	460303100 z34	460306910 z10
Segunda	460303950 z30	460306910 z14
Tercera	460303945 z27	460306915 z18
Cuarta	460303935 z25	460306920 z20
Quinta	460303925 z23	460306925 z22

- Engranajes Z200 NT, JR, RB:

	Sobre árbol secundario	Sobre árbol primario
Primera	700303100 z33	700306910 z11
Segunda	700303950 z29	700306910 z15
Tercera	460303945 z27	460306915 z18
Cuarta	460303935 z25	460306920 z20
Quinta	460303925 z23	460306925 z22

C. TRANSMISIÓN SECUNDARIA.

Piñón y corona Libre.

Art. 27- SISTEMA DE ARRANQUE.

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

Se permite remover los elementos (engranajes, resortes, ejes) pertenecientes al arranque mecánico (patada). Se permite soldar/tapar orificio en cárter.

Art. 28- ENCENDIDO.

Con rotor interno. Sin avance variable (Punto Fijo), se corroborará con lámpara de puesta a punto.

A. BUJÍA.

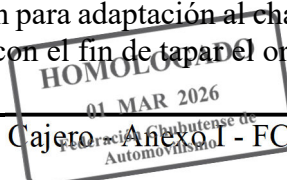
Rosca de catorce milímetros (14mm), cantidad una (1). Largo máximo de la rosca de bujía de 19mm.

B. TAPA CUBRE VOLANTE.

Obligatorio, debe ser metálico o aluminio y debe estar atornillado.

Art. 29- MODIFICACIONES EXTERIORES.

El block motor completo (Tapa de cilindro, cilindro y/o cárter) podrá ser modificado en su parte exterior, siempre y cuando dichas modificaciones sean para adaptación al chasis. Para tal fin se puede quitar material pero no agregar. Se permite soldar el cárter con el fin de tapar el orificio de eje de patada de arranque.





Art. 30- DESCARGA DE FLUIDOS.

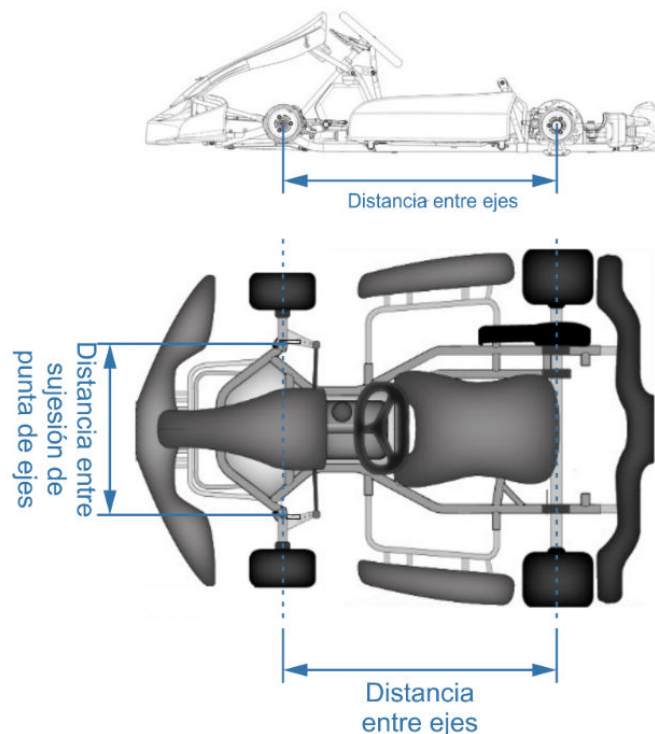
En circuitos con pista de asfalto, ningún vehículo podrá circular ni salir a pista con la libre descarga de aceite y/o combustible hacia el aire, piso, etc. Todos los vehículos deberán descargar a un recipiente los fluidos mencionados de los venteos, respiraderos, desbordes, descargas del motor y/o carburador.

Los recipientes no tendrán capacidad máxima ni mínima definida, En caso de detectar que el recipiente elegido por el piloto desborda o pierde, el piloto solamente podrá ser sancionado con una multa económica a consideración del ente organizador; en caso que la pérdida se produzca por un incidente, la sanción económica quedará a definición del comisario deportivo. Como opcional, se permite que las descargas de combustible vuelvan al tanque de combustible.

Art. 31- CHASIS/BASTIDOR.

El chasis/bastidor del karting, deberá ser de fabricación nacional para circuitos de tierra, debe ser de venta comercial masiva, sin suspensiones especiales ni barras estabilizadoras que no sean originales de cada chasis.

Sólo se permiten chasis para uso en tierra en los que la distancia entre ejes delantero y trasero sea de 101 cm +/- 1cm, y ancho menor a 63 cm entre centros de dirección (Perno de sujeción de puntas de ejes, lado superior).

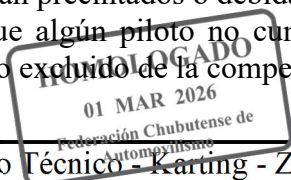


Para el caso de los chasis de más de 2 bancadas traseras, es opcional el uso de la/s central/es, incluso a estas se las permite utilizar suelta/s.

Podrán montarse hasta cuatro tubos o perfiles especiales (Tensores), considerados como piezas auxiliares que irán desde las bancadas traseras hasta la butaca. La colocación de esas piezas auxiliares no debe representar riesgos para la seguridad del kart y pilotos.

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. 32– EJE TRASERO.

El eje trasero deberá ser de una sola pieza, macizo o hueco, en construcción de material magnético o de aluminio 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. 33– PONTONES LATERALES. PARAGOLPES DELANTERO (TROMPA). CORBATA Y PARAGOLPE TRASERO.

Es obligatorio el uso de pontones laterales plásticos (CIK / CNK) los cuales deben IGUALAR O SUPERAR la línea de los neumáticos TRASEROS.

Paragolpes delantero (trompa con ganchos CIK/CNK) y corbata únicamente de material plástico inyectado de venta masiva CIK/CNK. Queda prohibido realizar sujeciones adicionales al mismo, queda prohibido inmovilizar las aperturas de las trabas/ganchos. Las trabas o ganchos deberán contener una sujeción que evite la pérdida ante desprendimientos, pero sin inmovilizar su apertura natural.

Se permite únicamente paragolpes trasero plástico inyectado CIK/ CNK. El paragolpes trasero debe cubrir por lo menos la mitad de la rueda trasera. Dicho elemento tendrá que estar asegurado. Excepcionalmente se permite continuar con la utilización de paragolpes trasero metálico original del modelo en uso hasta el mes de julio del corriente inclusive.

Se prohíbe la utilización del tipo artesanal de cualquiera de estas piezas.

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

Art. 34– 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. 35– LLANTAS.

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

Las llantas delanteras para circuitos de Asfalto serán de 4 pulgadas, y para este caso, no se permite el uso de llantas montadas sobre portallanta/portamaza, es decir, entre la punta de eje, el ruleman y la llanta no podrá haber piezas intermedias.

Las llantas delanteras para circuitos de Tierra serán las llantas delanteras serán de 4 a 5 pulgadas. Se permite el uso de llanta y portallanta/portamaza.

Las llantas traseras deberán ser de 6 a 7 pulgadas de ancho.

Tolerancias 1/3 (un tercio) pulgada medido de afuera a afuera sobre los labios de la llanta.

Art. 36– TROCHAS.

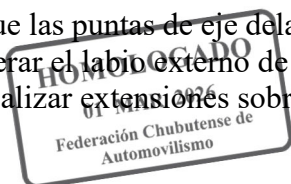
Serán medidas de afuera a afuera sin tolerancia al lomo de la goma.

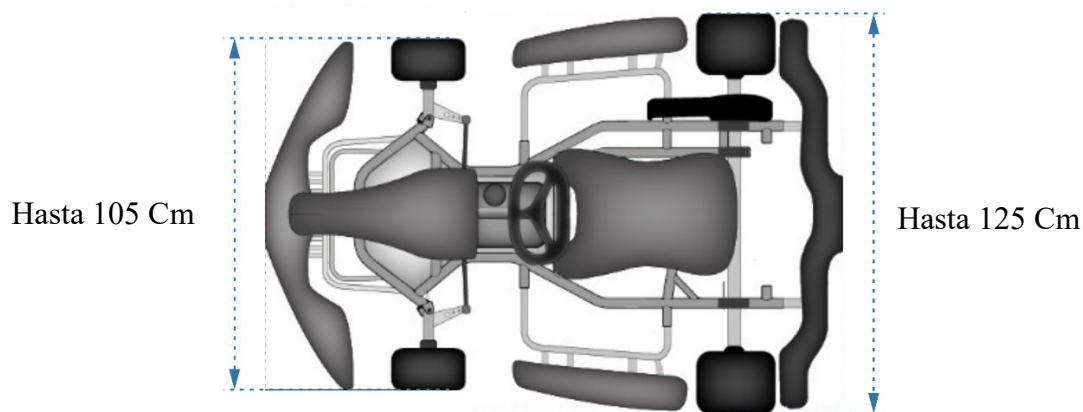
La trocha trasera tendrá una tolerancia máxima de 105 cm.

La trocha trasera tendrá una tolerancia máxima de 125 cm.

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).

No se permite realizar extensiones sobre las puntas de ejes delanteras.





Art. 37- 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 deberá ser comandado mediante cable estando prohibido el 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 permite la incorporación de aditamentos plásticos, flexibles o rígidos, destinados exclusivamente a la canalización de aire para la refrigeración del sistema de frenos.

Art. 38- SISTEMA DE DIRECCIÓN Y VOLANTE DE CONDUCCIÓN.

Se prohíbe el uso de volantes de madera. Solo se aceptarán volantes originales de fabricantes de karts o de venta comercial masiva para tal fin, ya sean nacionales o importados. Se permite el uso de dispositivos, acoples o adaptaciones exclusivamente para modificar la orientación del volante.

El sistema de dirección debe ser accionada por un volante. No está permitido ningún sistema de multiplicación o desmultiplicación (reducción) en el giro de la dirección. Queda terminantemente prohibido el uso de cualquier mecanismo flexible en el comando de dirección. No se permitirá el uso de cables, cadenas u otros elementos similares para la transmisión del movimiento del volante hacia la dirección de las ruedas, la cual deberá operar únicamente mediante componentes rígidos, tales como bujes, ejes, varillas y rótulas.

En las partes del tren delantero se permiten hasta cinco rótulas.

Art. 39- BUTACA.

Deberá estar construida en material plástico de alto impacto rígido, o fibra de vidrio, de manera tal que el piloto quede impedido para desplazarse lateralmente o hacia atrás. Se verificará el estado de la misma, podrá tener orificios para distintos tipos de sujeciones, pero no podrá estar rajada o poner en riesgo la integridad del piloto. Solamente se autoriza el uso a las butacas para karting de venta comercial masiva.

Art. 40- PISO.

Piso obligatorio, de material rígido (prohibido el plástico) de 1,5 mm hasta 2,5 mm de espesor, se permite ploteo. Cubrirá desde la parte delantera hasta el inicio de la butaca en una sola pieza. No se permite que





este elemento sea en mitades o partes. Debe estar sujetado con arandelas y con tuercas autofrenantes al bastidor. En caso de que estuviera calado o con orificios, no deben tener un diámetro superior a los 10mm.

Art. 41– PEDALES, PALANCA DE CAMBIOS Y CEBADOR.

La posición de los pedales no debe exceder el perímetro del chasis en el momento de ser accionados en su totalidad.

Se permite un segundo accionamiento del freno, de accionamiento desde el volante.

Se permite el comando del cebador del carburador comandado por cable en el volante.

Posición de accionamiento de embrague opcional en volante, pedal o sobre palanca de cambios.

Art. 42– TANQUE DE COMBUSTIBLE.

Deberá ser de material plástico homologado por la CNK del ACA, deberá estar ubicado en el lugar original provisto por el fabricante debajo de la columna de dirección.

Debe estar concebido de tal manera que no pueda producirse ningún riesgo o pérdida de combustible a lo largo de la competencia, ya sea en el recipiente en si como en las tuberías de empalme, que obligatoriamente deberán ser de material flexible y transparente a fin de observar el contenido y nivel del líquido.

En caso de rotura no puede repararse, debe ser reemplazado. (Prohibidos bidones y recipientes de limpia parabrisas).

El respiradero del mismo, deberá tener un recipiente de descarga.

Se permite colocar opcionalmente un depósito desgasificador / desburbujeador / decantador de combustible con un retorno de dicho combustible al tanque.

Será obligatorio el uso de un accionador mecánico manual de combustible que debe estar en zona al alcance de la mano del piloto en posición natural de conducción.

Art. 43– 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. 44– 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.

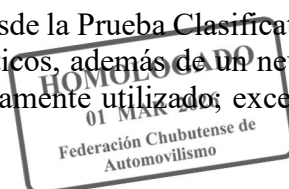
Art. 45– PROTECTOR DE CADENA.

Obligatorio sobre la zona donde va montada la cadena de transmisión. Un protector por el largo que va del piñón del motor a cubrir la corona en eje trasero. Este puede afinarse o perforarse en algún punto en caso que haga contacto inevitable con algún otro elemento del karting, o para su propia sujeción.

Art. 46– NEUMÁTICOS.

Los neumáticos a utilizar en tandas oficiales deberán estar declarados en el Pasaporte Técnico y firmado por el 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, además de un neumático delantero y uno trasero de auxilio, de los cuales solo uno podrá ser efectivamente utilizado; excepto que se deban utilizar slick y lluvia durante la misma fecha.





Neumáticos autorizados, serán provistos por el Ente Organizador o quien este designe.

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 la el Ente Organizador o quien este designe:

- Para pista (asfalto o compacto natural) serán neumáticos slick. Marca Pronec - Slick Rojo.
- Para pista húmeda/mojado serán neumáticos para lluvia. Marca Pronec - Luvia - Sello libre.
- No se autoriza el uso de neumáticos con tacos o para tierra para las pistas de compacto natural.

En un campeonato para cada piloto en una categoría y división se establece un máximo de:

- Tres juegos completos de neumáticos slick, nuevos o usados; más un neumático delantero y uno trasero slick, nuevo o usado, como auxilio.
- Un juego de neumáticos de lluvia, nuevos o usados; más un neumático delantero y uno trasero de lluvia, nuevos o usados, como auxilio.

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. 47- LASTRES.

Está permitido ajustar el peso del kart por medio de uno o varios lastres con la condición de que sean bloques sólidos fijados sobre el chasis-marco, una pieza auxiliar del chasis o la butaca (excepto piso, paragolpes, trompa, babero y pontones). Opcionalmente se permite fijarlos mediante una planchuela abulonada al soporte de la butaca.

Cada lastre debe estar firmemente asegurado al chasis con los siguientes requisitos mínimos (en todos los casos con arandelas y tuercas autofrenantes):

Para cada lastre menor a 2 kg, se permitirá el uso de un solo bulón de 6 mm.

Para cada lastre de entre 2 y 5 kg, se permitirá el uso de un solo bulón de 8 mm.

Para cada lastre mayor a 5 kg, se deberán utilizar dos bulones de 8 mm.

Todos los lastres deberán estar perfectamente fijados y sin posibilidad de movimiento, siendo responsabilidad del piloto y su equipo asegurar su correcta instalación. El incumplimiento de estas normas podrá derivar en sanciones determinadas por las autoridades.

No se permite ningún otro método de sujeción que ofrezca menor seguridad

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.

El Comisario Técnico podrá inspeccionar y, en caso de considerar que un lastre compromete la seguridad, ordenar su reubicación, agregado de bulonería y/o arandelas 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.

Art. 48- EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD.

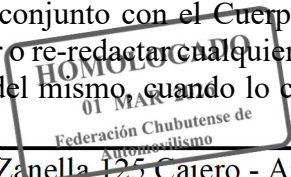
Es obligatorio el uso de elementos de competición para karting, tales como botas, casco, buzo y guantes.

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. 49- CONSIDERACIONES GENERALES.

Queda establecido que:

- El Ente Fiscalizador, en conjunto con el Cuerpo Técnico de la FChA, se reservan el derecho de realizar anexos, modificar o re-redactar cualquier artículo del presente reglamento, así como de todo reglamento dependiente del mismo, cuando lo consideren conveniente, ya sea con el propósito de





lograr mayor paridad, habilitar piezas de difícil existencia o fuera de circulación, o realizar adecuaciones reglamentarias. Dichas modificaciones serán debidamente notificadas a los entes organizadores y a las categorías afectadas.

- Las mediciones y/o comprobaciones que efectúen los Comisarios Técnicos o las Autoridades de un evento podrán realizarse tanto con herramientas de venta comercial masiva (ej.: calibre, micrómetro, medidores digitales, etc.), como con herramientas de fabricación artesanal, las cuales deberán encontrarse previamente homologadas o autorizadas por la FChA.
- Los canales de comunicación oficiales hacia los pilotos y categorías serán: página web oficial de la FChA, carta documento, carta postal certificada, correo electrónico y WhatsApp, siendo estos los únicos medios con validez oficial. Cualquier otra forma de comunicación se considerará únicamente a título informativo.
- La participación en competencias implica el conocimiento y la aceptación total del presente reglamento, siendo responsabilidad exclusiva de pilotos, mecánicos y concurrentes su cumplimiento.
- Cada piloto será responsable de controlar las medidas, partes y/o repuestos a utilizar, debiendo hacerse cargo de su legalidad y conformidad con el presente reglamento.
- El presente reglamento es de interpretación restrictiva. En consecuencia, únicamente se permitirán las modificaciones, elementos o procedimientos expresamente autorizados en el mismo, quedando prohibido todo aquello que no se encuentre específicamente contemplado. No se admitirán interpretaciones extensivas ni por analogía.
- Todas las piezas deberán corresponder a la pieza original (o similar) y mantenerse en su configuración estándar de fabricación, quedando expresamente prohibida cualquier modificación, alteración, mecanizado, tratamiento o sustitución, salvo en los casos específicamente autorizados en el presente reglamento.
- Queda prohibida cualquier modificación directa o indirecta que altere el funcionamiento original de los elementos, aun cuando la pieza en cuestión no haya sido intervenida en forma directa.
- Se entiende por original (o similar) a toda pieza provista por el fabricante del motor en su configuración estándar de producción, o en su defecto aquellas piezas de reposición de venta comercial masiva en el mercado para motores de gran serie, correspondientes a aplicaciones estándar, pudiendo ser de otra marca, siempre que mantengan idénticas características geométricas y dimensionales, peso y volumen, respeten el diseño y principio de funcionamiento original, y sean de intercambio directo sin requerir mecanizado, adaptación o modificación alguna. Deberán estar fabricadas con materiales equivalentes, quedando prohibido el uso de materiales especiales o de competición (tales como aleaciones livianas, tratamientos térmicos y/o superficiales no originales), así como cualquier elemento que implique una mejora en el rendimiento respecto de la pieza original. Ante cualquier duda, prevalecerá el criterio de la autoridad técnica, siendo obligación del competidor o su responsable técnico en demostrar la originalidad y equivalencia de la pieza.
- Se entiende por “opcional” la posibilidad de utilizar o no un elemento determinado.
- Se entiende por “libre” la facultad de modificar o trabajar un elemento, debiendo el mismo estar presente.
- 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.
- Se prohíbe el uso titanio y fibra de carbono, salvo en los casos específicamente descriptos.





- Ante cualquier duda originada en la interpretación de algún término o párrafo del presente reglamento, los interesados deberán abstenerse de aplicar criterios propios y deberán efectuar la consulta correspondiente al Cuerpo Técnico de la FChA, quien emitirá la aclaración pertinente.
- Cualquier situación no prevista en el presente reglamento que pudiera interpretarse como una ventaja técnica, constructiva o de rendimiento, será evaluada por el Cuerpo Técnico, quien podrá declararla antirreglamentaria.
- 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.
- El Cuerpo Técnico se reserva el derecho de retirar y/o retener cualquier elemento del motor o chasis para su análisis, incluso sin que medie denuncia previa.

Ante cualquier duda, se recomienda consultar con los representantes de las categorías, manteniendo y preservando en todo momento el espíritu deportivo y la buena convivencia entre los participantes.

Art. 50- DEVOLUCIÓN.

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 valor fijado en el RPP o según dictamen.

Art. 51- NÚMEROS IDENTIFICATORIOS.

Recuadro fondo amarillo con números color negro. Altura mínima de los números 10 cm.

Ubicaciones obligatorias: un cuadrante en cada pontón lateral (mínimo 13 x 15 cm), uno en corbata y uno en paragolpes trasero (mínimo 15 x 15 cm).

