



FEDERACIÓN CHUBUTENSE DE AUTOMOVILISMO

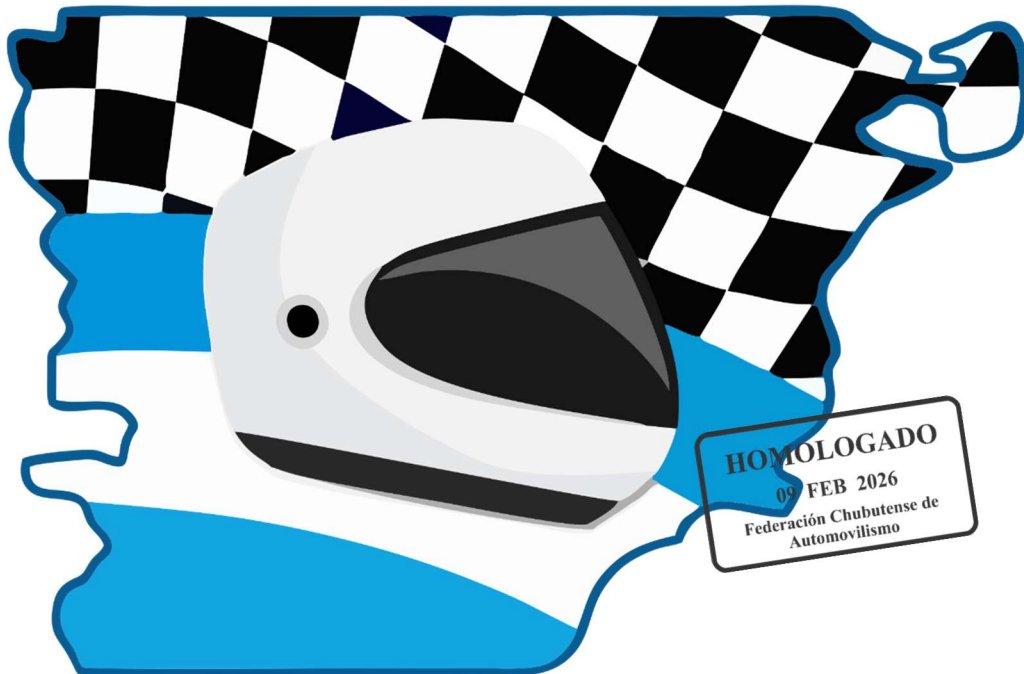
Personería Jurídica 818/84 - Adherida a la CDA del ACA

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

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.	6
Art. 17- PISTÓN.	6
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.	8
Art. 28- ENCENDIDO.	8
Art. 29- MODIFICACIONES EXTERIORES.	8
Art. 30- DESCARGA DE FLUIDOS.	8
Art. 31- CHASIS/BASTIDOR.	8
Art. 32- EJE TRASERO.	9
Art. 33- ELEMENTOS DE SEGURIDAD.	9
Art. 34- BARRA ESTABILIZADORA Y BARRA CUCHILLA.	10
Art. 35- LLANTAS.	10
Art. 36- TROCHAS.	10
Art. 37- FRENOS.	10
Art. 38- SISTEMA DE DIRECCIÓN Y VOLANTE DE CONDUCCIÓN.	11
Art. 39- BUTACA.	11
Art. 40- PISO.	11
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.	12
Art. 44- ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS.	12
Art. 45- PROTECTOR DE CADENA.	12
Art. 46- NEUMÁTICOS.	12
Art. 47- LASTRES.	13
Art. 48- EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD.	13
Art. 49- GENERALIDADES.	13
Art. 50- DISPOSICIONES GENERALES SOBRE LOS ELEMENTOS DEL VEHÍCULO.	14
Art. 51- DEVOLUCIÓN.	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 de homologación y reemplaza a todo cualquier RT de la categoría emitido con anterioridad.

VIGENCIA.

Fecha de emisión 29 de enero de 2026.

ALCANCE.

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

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.

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- 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
 - Primera 460303106 z31
 - Segunda 460303980 z28
 - Tercera 460303945 z27
 - Cuarta 460303935 z25
 - Quinta 460303925 z23
 - Sobre árbol primario:
 - Primera 460303950 z13
 - Segunda 460306950 z16
 - Tercera 460306915 z18
 - Cuarta 460306920 z20
 - Quinta 460306925 z22
- Engranajes 125 Sapucaí, RX, Andina:
 - Sobre árbol secundario
 - Primera 460303100 z34
 - Segunda 460303950 z30
 - Tercera 460303945 z27
 - Cuarta 460303935 z25
 - Quinta 460303925 z23
 - Sobre árbol primario:
 - Primera 460306910 z10
 - Segunda 460306910 z14
 - Tercera 460306915 z18
 - Cuarta 460306920 z20
 - Quinta 460306925 z22
- Engranajes Z200 NT, JR, RB:
 - Sobre árbol secundario
 - Primera 700303100 Z33
 - Segunda 700303950 Z29
 - Tercera 460303945 Z27
 - Cuarta 460303935 z25
 - Quinta 460303925 z23
 - Sobre árbol primario:
 - Primera 700306910 z11
 - Segunda 700306910 z15
 - Tercera 460306915 z18
 - Cuarta 460306920 z20
 - Quinta 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 que lado 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 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.

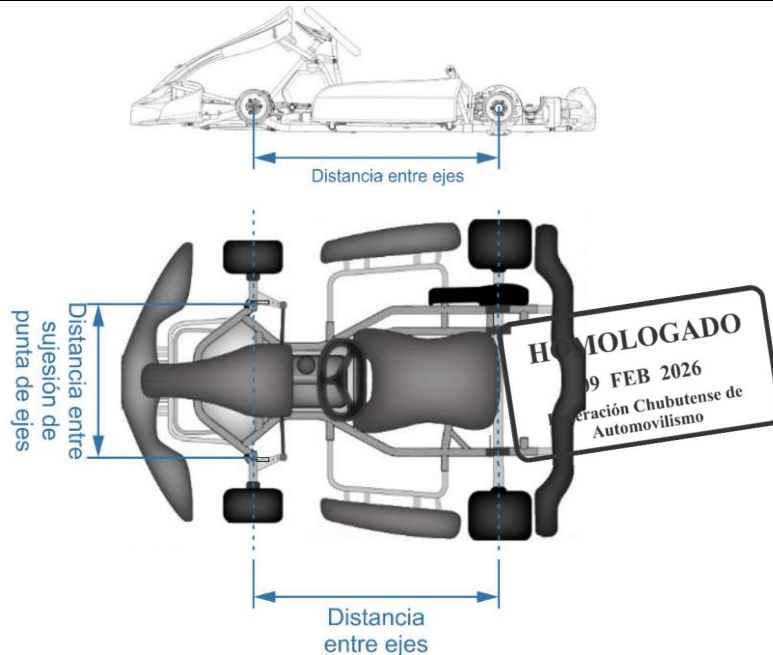
El chasis/bastidor del karting, deberá ser de fabricación nacional para circuitos de tierra de hasta tres bancadas, debe ser de venta comercial masiva, sin suspensiones especiales ni barras estabilizadoras que no sean originales de cada chasis.

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.

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





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– 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 o metálico de venta comercial 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. 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 serán de 4 pulgadas, 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 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.

Solamente se permite el uso de llantas de fabricación nacional.

Art. 36– TROCHAS.

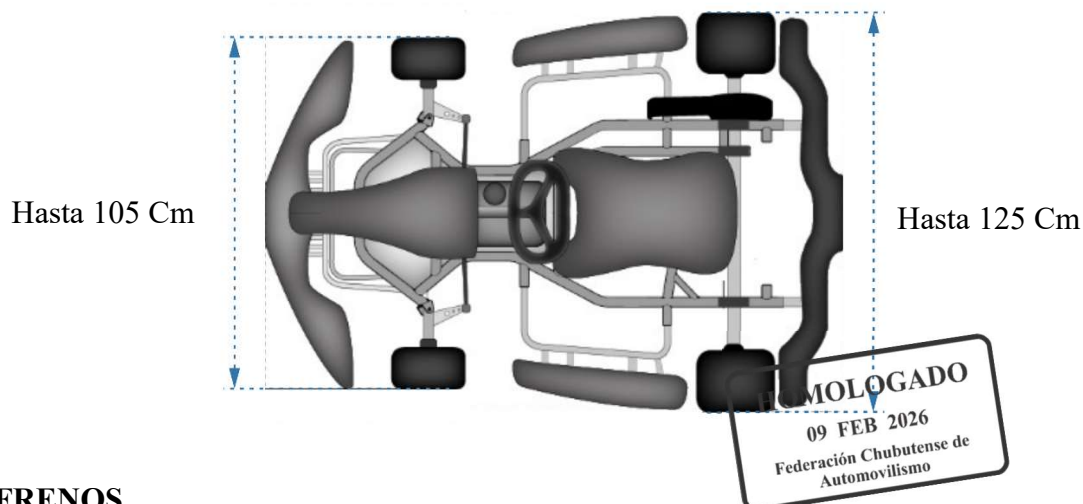
Serán medidas de afuera a afuera sin tolerancia al lomo de la goma.

La trocha trasera tendrá una tolerancia máxima de 105 cm.

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

Se permite un adicionamiento plástico flexible o rígido para canalización de aire con el fin de refrigerar el 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 de 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 estar ubicado en lugar original del chasis, perfectamente anclado y con sus conexiones colocadas de manera que impidan el derrame de combustible durante la competencia. Deberá ser de material plástico apto para almacenar combustible, y deberá ser de color transparente, a fin de que exteriormente pueda observar el combustible contenido. Deberá tener tapa, la cual debe cerrar correctamente. Se permite manguera de venteo.

Se permite colocar opcionalmente un depósito desgasificador / desburbujeador / decantador de combustible con un retorno de dicho combustible al tanque. El mismo podrá estar colocado a una altura prudencial para





que por gravedad temporalmente alimente al carburador mientras no se acciona la bomba mecánica en las detenciones del vehículo. Dicho depósito nivelador no deberá sobrepasar los 100 centímetros cúbicos de capacidad de almacenamiento de combustible.

Para los vehículos que tengan bomba de combustible mecánica accionada por leva en el eje trasero, 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. Está permitido el uso de bombas manuales tipo pera o sistema a cable para accionar la bomba mecánica con la única finalidad de proveer combustible cuando el vehículo no esté en movimiento.

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.

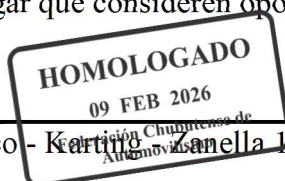
Neumáticos autorizados serán usados provistos por la el Ente Organizador o quien este designe:

- Para pista (asfalto o tierra) 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.

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.

Art. 48- EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD.

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

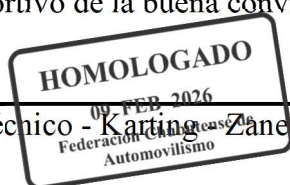
En caso que el Comisario Deportivo o el Comisario Técnico consideren que alguno de los elementos que componen el equipamiento de seguridad de un piloto no cumple las condiciones de tales, no autorizarán la salida a pista del mismo.

Art. 49- GENERALIDADES.

Queda establecido que:

- El Ente Fiscalizador, en conjunto con el Comité 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.
- Las mediciones y/o comprobaciones que efectúen los Comisarios Técnicos o las Autoridades de un evento, podrán ser realizadas tanto con herramientas de venta comercial masiva (Ejemplos: Calibre, Micrómetro, Medidores Digitales de Velocidad, etc) o con herramientas de fabricación artesanal; éstas últimas deben ser previamente homologadas o autorizadas por la FChA.
- Lo que no está escrito en este reglamento o alguno de los que en este infiera o mencione, no está permitido.
- 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.





Art. 50- 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. Todo aquello que no esté explícitamente permitido en este documento se considerará prohibido.

Se prohíbe el uso titanio y fibra de carbono, salvo en los casos específicamente descriptos.

Art. 51- 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 un valor fijado en el RPP o según lo que el comisario deportivo o el ente organizador dictamine.

