

## **1. GENERALIDADES REGLAMENTARIAS**

**1.1.** El presente reglamento tiene vigencia desde el 1 de febrero de 2025, hasta el 31 de diciembre de 2025; derogando cualquier versión anterior del mismo para la categoría.

**1.2.** La participación en competencias de esta categoría implica por parte de los pilotos, mecánicos, concurrentes, etc., el total conocimiento y aceptación de las condiciones y especificaciones del presente REGLAMENTO.

**1.3.** Cualquier término o párrafo que dé lugar a algún tipo de duda, deberá ser consultado mediante nota a las autoridades del KZA, que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente REGLAMENTO.

El criterio de las autoridades deportivas será determinante a los fines de tomar cualquier resolución no contemplada en el mismo.

**1.4.** Las piezas originales del motor homologado deben presentar siempre la forma original y semejante a los dibujos y cotas descriptas en el presente reglamento. Las modificaciones que cambien la terminación superficial, dimensiones y geometría de las partes originales representadas en el presente reglamento están prohibidas, exceptuando lo que explícitamente este autorizado.

**1.5.** Es responsabilidad de cada piloto, demostrar a las autoridades que el karting cumple con las exigencias del reglamento vigente.

**1.6.** La Final deberá correrse con el mismo chasis que se largó la tanda clasificatoria y series, salvo rotura del mismo, verificada por los Comisarios Técnicos.

**1.7.** A menos que se indique expresamente lo contrario, no existen tolerancias en más para los valores máximos, ni tolerancias en menos para los valores mínimos especificados para cualquier cantidad citada como límite en el presente reglamento.

**1.8.** La realización de todas las medidas será a temperatura ambiente, en caso de discrepancia se realizarán a  $20\pm 5^{\circ}\text{C}$  en un laboratorio acondicionado a tal fin si así lo requiriera la medición.

**1.9.** Todas las medidas especificadas para el chasis serán tomadas con los neumáticos inflados a una presión de 1 bar, con el kart apoyado en un piso plano y horizontal, sin el piloto y sin combustible.

**1.10.** En la primera carrera del año se entrega a cada piloto el pasaporte de manera gratuita. En caso de extravío / deterioro, el mismo será reemplazado con el costo equivalente a 5 (cinco) entradas generales del día de la fecha.

## **2. DEFINICIONES**

**2.1.** Adquisición de Datos: Todo sistema, con o sin memoria, instalado sobre el kart, que lea, indique, obtenga, registre, informe o transmita cualquier información relativa al funcionamiento del vehículo durante la marcha del mismo.

**2.2.** Telemetría: Transmisión de datos entre un karting en movimiento y un receptor externo.

**2.3.** Homologación: Ésta es la certificación oficial del KZA, de que un modelo específico de chasis, motor, neumáticos, etc. ha sido fabricado en serie y en número suficiente, que justifica su utilización en la categoría en cuestión.

**2.4.** Componentes mecánicos: Cualquier componente necesario para la propulsión, dirección y frenado, así como cualquier adicional, sea fijo o móvil, necesario para su normal funcionamiento.

**2.5.** Componente de serie, original: Cualquier componente que ha pasado todas las fases Industriales fijadas por el fabricante del equipo considerado y originalmente montado en el karting o su motor.

**2.6.** Pieza similar: toda pieza producida por otro fabricante con las mismas características, dimensiones, acabados superficiales, masas y material de la pieza original.

**2.7.** Pieza opcional: aquella por la cual se puede optar por mantenerla o quitarla.

**2.8.** Pieza libre: son aquellas a las cuales se les permite la libertad de su trabajo o cambio, pero conservando su posición original.

**2.9.** Máximo: El mayor valor que puede alcanzar una cantidad variable; el límite más alto.

**2.10.** Mínimo: El menor valor que puede alcanzar una cantidad variable; el límite más bajo.

**2.11.** Chasis: Estructura global del karting que incluye los componentes mecánicos y la carrocería, incluso cualquier parte que sea interdependiente de dicha estructura.

**2.12.** Bastidor: Parte de apoyo principal del chasis, integrada en una sola pieza. Recibe las partes principales y auxiliares.

### **3. MOTOR**

Cilindrada: Volumen comprendido en el cilindro del motor, por el movimiento ascendente o descendente del pistón. Este volumen se expresa en centímetros cúbicos y para todos los cálculos el número "PI" se tomará como 3,1416.  $V = 0.7854 \times d^2 \times l$ ; donde: d = diámetro del cilindro l = carrera del pistón.

## **4. VERIFICACIÓN TÉCNICA**

### **4.1. Verificaciones Previas**

Las verificaciones técnicas previas son opcionales y serán efectuadas por los oficiales designados, siendo estos los responsables de las operaciones que se realicen en el Parque Cerrado de verificación, siendo éstos los únicos autorizados para dar instrucciones a los concursantes.

En las verificaciones técnicas previas se presentará a verificación el material expresado en el boletín de inscripción y/o lista de inscritos oficial. Durante las verificaciones técnicas previas, se llevará a cabo por parte de los Comisarios Técnicos el control del precintado y/o marcado del o de los motores que presenten los concursantes y la identificación de los neumáticos.

Los números de los precintos si los hubieran puesto, quedarán anotados en el Pasaporte Técnico, que será firmado por el responsable técnico del vehículo (llámese piloto, concurrente o mecánico). Dichos precintos, deberán permanecer intactos durante toda la competencia. En el caso de llevar situados precintos, está totalmente prohibido añadir a éstos cualquier otro material aparte del alambre o hilo y precintos oficiales (silicona, cinta adhesiva, etc.).

Los Concurrentes y/o Pilotos no están autorizados a realizar ningún cambio de material después de que este haya sido identificado en las Verificaciones Técnicas Previas, quedando totalmente prohibido el intercambio de chasis, motores, neumáticos, etc., entre pilotos. Es decir, el material utilizable para cada piloto queda limitado al verificado para sí mismo en las verificaciones técnicas previas.

Excepcionalmente un mismo motor o chasis podrá ser verificado para varios pilotos, condicionado a que sea verificado, marcado o precintado para cada uno de los pilotos que lo soliciten.

En caso de tener observaciones en el Pasaporte Técnico, una vez solucionado el ítem en cuestión se deberá presentar el auto y el pasaporte para la firma de Verificador o del Comisario Técnico.

## 4.2. Verificaciones Finales

El Comisario Técnico es quien, en forma exclusiva realizará las verificaciones técnicas reglamentarias sobre los elementos del karting, QUE, A SU JUICIO, ÉL CONSIDERE NECESARIAS, ya sea a la finalización de las series clasificatorias, series y/o carrera.

Dichas verificaciones serán realizadas en presencia del concursante del karting a verificar o de su representante. En caso de ausencia del concursante o su representante durante el acto de verificación debidamente notificado y anunciado, no podrá formularse protesta alguna referida al acto de verificación.

Asimismo, se podrá recurrir a un mecánico, designado por el concursante o representante, para las tareas de desmontaje si los Comisarios lo consideran oportuno.

Los Comisarios Técnicos (por delegación de los Comisarios Deportivos) pueden retener una o más piezas de un karting, con el fin de controlarlas detenidamente.

Estas piezas serán debidamente marcadas o precintadas en presencia del concursante o representante, quienes recibirán una copia del acta de precintado con una descripción de las marcas o número de los precintos.

## **5. EQUIPAMIENTO Y NORMAS DE SEGURIDAD**

El conductor debe llevar puesto:

**5.1. Casco:** Debe cumplir con las normas vigentes, su masa no debe ser más de 1,550Kg y debe poseer una eficiente e irrompible protección para los ojos. El uso de accesorios aerodinámicos en los cascos está prohibido si no están homologados con el casco correspondiente. 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.

**5.2. Monos de tejido (Buzo):** Confeccionada con materiales homologados o similares. Deben cubrir la totalidad del cuerpo, piernas y brazos.

**5.3. Guantes:** Confeccionados con materiales homologados o similares. Deben cubrir totalmente la palma de las manos.

**5.4. Cuellera:** Construida con materiales homologados o similares. Debe cumplir eficientemente su fin.

Estas cuelleras serán en referencia y modelo, las especificadas por cada fabricante de este elemento, sin ninguna manipulación posterior que pueda alterar sus características iniciales.

## **6. NORMATIVA**

Sera efectuado por los Comisarios Técnicos designados por KZA.

**6.1. PROCEDIMIENTO ÚNICO DE CONTROL DE COMBUSTIBLE:** Los Comisarios Técnicos y/o Adjuntos, deberán contar con un recipiente con capacidad mínima de 1 Litro, este solo será de vidrio transparente, para la calibración del equipo. Deberá contar con otro recipiente idéntico al anterior, sellado, precintado inviolable, por si ocurre una posible apelación al METODO DE PROCEDIMIENTO, el cual puede ser apelado, NO ASI LA RESULTANTE DE LA MEDICION SI ESTE NO FUERA COMPATIBLE.

**6.2. CALIBRACION DEL TESTER:** Antes de la calibración del TESTER, el Comisario Técnico y/o adjuntos, deberán confeccionar un ACTA DE PROCEDIMIENTO, buscar dos o tres personas relacionadas con la actividad, PREFERENTEMENTE PILOTOS INSCRIPTOS EN ESE EVENTO, que atestigüen con su firma en dicha ACTA, que el procedimiento de calibración fue realizado de acuerdo a lo normado en este anexo, y cuya acta deberá enviarse a la Administración del KZA, junto a toda la documentación que corresponde a cada evento, por el Comisario Deportivo. Se tomará un recipiente únicamente de VIDRIO, colocando la cantidad suficiente de COMBUSTIBLE, para cubrir el bulbo sensor de medición, el QUE DEBERA QUEDAR FLOTANDO DENTRO DEL RECIPIENTE EN EL COMBUSTIBLE, evitando el contacto en todo momento con las paredes y fondo del recipiente. Además de los recipientes solicitados, dichas autoridades deberán tener en cuenta la magnitud del evento y todo en relación a este control de combustible que se quiera realizar, tener previsto otros recipientes de vidrio para la extracción del combustible de cada kart, en una cantidad mínima de 15 a 20 envases con un diámetro de boca mínimo 52mm de diámetro, con una capacidad mínima de almacenamiento en 600CC, cuya finalidad es que se tenga fácil acceso a estos recipientes cuando se deba sumergir el sensor en el combustible allí almacenado para su medición. Estos deberán estar perfectamente limpios, higienizados secos y libre de cualquier contaminación, con su correspondiente cierre o tapa que selle perfectamente, en caso que se deba muestrear y eventualmente hacer traslados de la/s muestra/s, si así la situación lo requiriera. Esta medición acusara UN VALOR X que DEBERA SER CORREGIDA CON LA PERILLA DE CALIBRACION DEL INSTRUMENTO, quedando indicada en dicho visor en la cifra 000. Una vez realizado este paso, NO SE DEBERA TOCAR MAS LA PERILLA DE CALIBRACION, salvo que se presenten algunas dudas de acuerdo a las partes y se deba volver a calibrar, de la forma explicada más arriba. -

**6.3. INTERPRETACION DE LECTURA DEL DISPLAY DEL INSTRUMENTO:** Automáticamente el bulbo sensor leerá lo que posee cada recipiente, medida ESTA QUE PUEDE VARIAR EN  $\pm 15$  PUNTOS EN LA LECTURA DEL DISPLAY.- Esta diferencias de parámetros establecidas en  $\pm 15$  puntos obedece a que ninguna de las destilerías fabricantes de combustibles, aquí permitidas son coincidentes entre ellas, en estas mediciones, como así también son muy diferentes los colores de los diferentes combustibles de venta y expendio habituales.

**6.4 PROHIBICIONES:** Está totalmente PROHIBIDA, la utilización de ADITIVOS ESPECIALES PARA COMBUSTIBLE, como así también ACEITES LUBRICANTES

QUE CONTENGAN ADITIVOS ESPECIALES. La utilización de cualquier ADITIVO NO PERMITIDO, AUN EN ACEITES LUBRICANTES QUE CONTENGAN ADITIVOS, elevará automáticamente estos valores. Esta situación, llevara la lectura del TESTER a valores de TRES DIGITOS, lo que indicara que el combustible presenta adulteraciones o modificaciones con respecto a la/s muestras patrones allí exhibidas, Y COMO CONSECUENCIA Y RESULTADO, ESE COMBUSTIBLE NO SE AJUSTA A LO REGLAMENTADO.

**6.5. COMBUSTIBLE PATRON:** Sera el proveniente de cualquiera de las destilerías de BANDERA, y no siempre en cada evento, deberá ser el de la misma marca. Sera opcional, de acuerdo al lugar del evento y de que Estaciones de Servicio de expendio de combustible de venta habitual haya en ese lugar. El control de **combustible deberá hacerse y llevarse a cabo siguiendo los pasos establecidos en** este anexo. Cualquier tipo de control que se pretenda hacer, sin haber seguido esta normativa, será declarado inválido.

**6.6. SERVICIO DE ATENCION AL PILOTO:** A modo de SERVICIO COMPLEMENTARIO HACIA EL PILOTO, en cada evento, antes de la VERIFICACION TECNICA PREVIA DE CADA EVENTO, los Comisarios Técnicos podrán brindar el servicio de control de combustible, con las pautas más arriba descritas, SIN QUE ESTO FORME PARTE DE LA REVISION TECNICA HABITUAL, y es solo a título informativo a quien lo solicita, sin que ello forme parte del algún reclamo de pilotos, preparadores o motoristas en caso de que durante el evento ya en forma oficial, las autoridades decidan llevarse a cabo este tipo de control, deslindando todo tipo de control y responsabilidades de parte de los Comisarios Técnicos que estén bajo la órbita de KZA.- Este servicio ofrecido queda condicionado, por la actividad y tiempo que dispongan los Comisarios actuantes, de acuerdo al trabajo del momento y a la magnitud del evento.- Este servicio de control de combustible que se ofrece, se deberá llevar a cabo del mismo modo que está reglamentado, con la excepción de que el piloto, preparador o motorista deberá traer su propio recipiente, higienizado, libre de contaminaciones, a solo efecto de que el control realizado sea de las mismas características que el procedimiento reglamentado, y volvemos a decir que este SERVICIO PRESTADO NO IMPLICA RESPONSABILIDAD DE LAS PARTES, ES A SOLO EFECTO DE PRESTAR ESTE SERVICIO, PARA EL BIEN Y TRANQUILIDAD DE LA/S CATEGORIAS DE KARTING DE el KZA.