



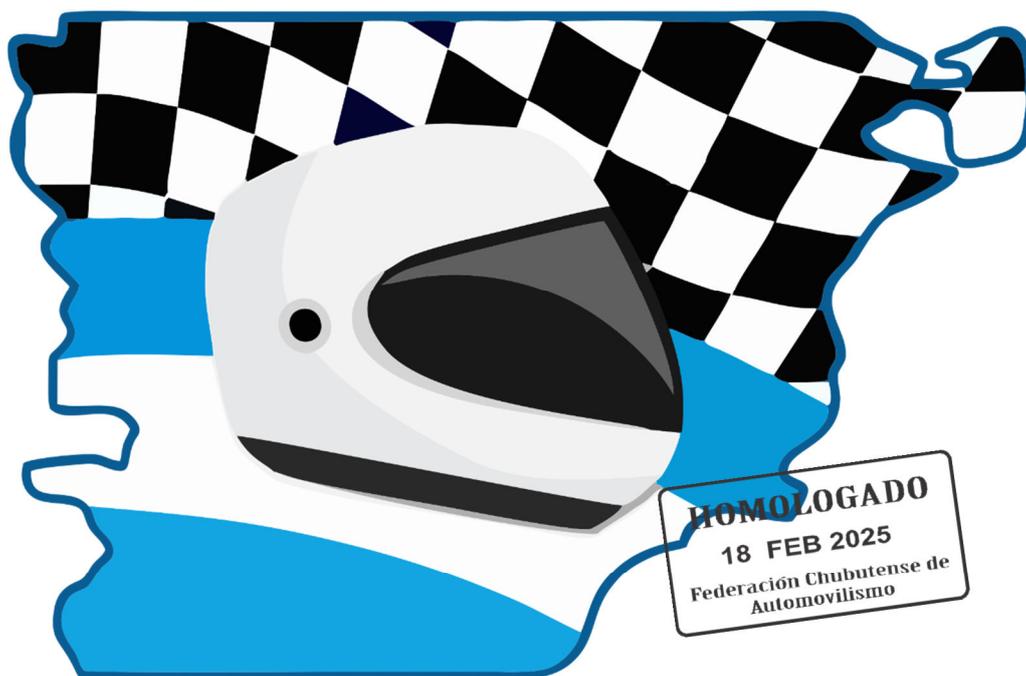
FEDERACIÓN CHUBUTENSE DE AUTOMOVILISMO

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

Avda. E. Tello N° 465, Gaiman, Chubut



REGLAMENTO DEPORTIVO DE CAMPEONATO DE KARTING CHUBUTENSE 2025



**Federación Chubutense
de Automovilismo**



REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATO DE KARTING CHUBUTENSE 2025

ÍNDICE

Art. 1– MARCO NORMATIVO.	3
Art. 2– VIGENCIA Y ALCANCE.	3
Art. 3– PARTES INVOLUCRADAS.	3
Art. 4– EVENTOS.	7
Art. 5– PARTICIPANTES - FECHAS PUNTUABLES DE CAMPEONATO.	16
Art. 6– INSCRIPCIONES.	17
Art. 7– BOXES.	18
Art. 8–. CONTROLES, SEGURIDAD Y SEGURIDAD PASIVA.	18
Art. 9– NORMAS	22
Art. 10– DERECHO DE ADMISION Y PERMANENCIA.	26
Art. 11– VEDA DEPORTIVA.	26
Art. 12– DISPOSICIONES PARA LOS RT DE LAS CATEGORÍAS.	26
Art. 13– GENERALIDADES.	26
Art. 14– RPP Y CRONOGRAMA.	27
Art. 15– CASOS NO PREVISTOS.	27
Art. 16– NOMENCLATURAS, DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.	27





Art. 1– MARCO NORMATIVO.

El presente Reglamento Deportivo de Campeonato de Karting (RDC 2025) Chubutense 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.

Art. 2– VIGENCIA Y ALCANCE.

El presente RDC 2025 entrará en vigencia a partir de su fecha de homologación y reemplaza a todo cualquier RDC emitido con anterioridad.

Art. 2.1– VIGENCIA.

Fecha de emisión 18 de febrero de 2025.

Art. 2.2– 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. 2.1.1– CAMPEONATOS ZONALES.

Los campeonatos zonales habilitados por esta FRAD son:

- Campeonato de Karting Cordillerano Chubutense de Asfalto.
- Campeonato de Karting Patagonia Sur Chubutense de Asfalto.
- Campeonato de Karting de Tierra Chubutense.
- Campeonato de Karting de Asfalto Trelew Chubutense.

Art. 3– PARTES INVOLUCRADAS.

Todas las partes involucradas (Ente Fiscalizador, ente/s organizador/es, oficial/es deportivo/s, pilotos, concurrentes, auxiliares, etc) deberán cumplir las siguientes normativas: CDI, RDA, RDC, los RT de categorías incluidas en este RDC, el RPP de cada evento, y cualquier norma o anexo vigente de esta FRAD.

Art. 3.1– ENTE FISCALIZADOR.

La FChA será la encargada de fiscalizar los campeonatos bajo el presente RDC, respetando las reglamentaciones vigentes de la FIA, CDA y sus propias normativas vigentes.

Art. 3.2– ENTE ORGANIZADOR.

Solo las asociaciones adheridas a la FChA con personería jurídica vigente en el año en curso podrán ser designadas como Ente Organizador de un evento de los Campeonatos de Karting Chubutense 2025 mencionados en el Art. 2.1.1, los cuales son propiedad de la FChA.

Los Entes Organizadores deberán cumplir con las disposiciones del presente RDC en la organización y ejecución de cada evento. Las fechas estarán incluidas en el Calendario Deportivo Oficial 2025 de la FChA, salvo las excepciones emitidas por escrito por la FChA.

Art. 3.2.1– SEGURO ENTE ORGANIZADOR.

El Ente Organizador deberá contratar un seguro de espectador y un seguro para todas las autoridades deportivas, auxiliares y administrativas que participen en el evento para la realización del mismo bajo su cargo.

Art. 3.3– CATEGORÍAS INTERVINIENTES.

Todas las categorías aceptadas, deberán tener la homologación de la FChA de sus respectivos reglamentos técnicos, siendo:



Categoría Karting: Escuela o Escuela 4T Estacionarios.

Categoría Karting: Mini Chubutense.

Categoría Karting: Promocional Mini Swift Chubutense.

Categoría Karting: 110 4T Chubutense.

Categoría Karting: 150 4T Chubutense.

Categoría Karting: Kayak 150 4T Chubutense.

Categoría Karting: Varillero 150 4T Chubutense.

Categoría Karting: Pro Kart Chubutense.

Categoría Karting: Sudam Chubutense.

Categoría Karting: Zanella 125 2T Cajero Chubutense.

Cada categoría podrá contar con hasta tres divisionales: Light, Senior y/o Master. Las divisionales dentro de una misma categoría podrán diferenciarse en el RT de cada una según el peso mínimo permitido del conjunto piloto-vehículo y/o mejoras mecánicas autorizadas tales como modificaciones en motor, transmisión y/o chasis. Estas diferencias permiten equilibrar la competencia y adaptar las divisionales a distintos perfiles de pilotos:

- Light: Generalmente destinada a pilotos de menor edad y/o menor experiencia.
- Senior: Para pilotos competitivos, con más experiencia, que cumplen con ciertos requisitos de edad.
- Master: Orientada a pilotos de mayor edad y/o a aquellos que, debido a criterios específicos de peso, requieren una divisional más acorde a su desempeño y equilibrio competitivo.

A saber:

Las Categorías “Escuela” son categorías destinadas a capacitación, enseñanza y formación de pilotos, esta categoría deberá realizar solamente prácticas, capacitaciones y exhibiciones; no está permitido realizar competencias tales como pruebas de clasificación, series clasificatorias ni pruebas finales, es decir, no podrán realizar ninguna actividad que sea tomada como competencia. No podrán realizar carreras siendo cada una de sus salidas a pista calificadas como “Exhibiciones”, no podrán otorgarse puntajes ni puestos diferenciados. Deberán entregarse trofeos o premios a todos los participantes de la misma a modo de premiación por la participación al evento; los trofeos y/o reconocimientos deben ser de iguales características para todos. Podrán hacerse menciones destacando el comportamiento y/o el compañerismo, pero no podrán hacerse menciones por características conductivas.

Art. 3.3.1– CONDICIONES PARA SER CAMPEÓN.

Para obtener el título de Campeón 2025 en una categoría, el piloto deberá haber ganado al menos una Prueba Final y haber acumulado la mayor cantidad de puntos en el campeonato correspondiente.

Art. 3.3.2– REPRESENTANTES DE CATEGORÍAS - COMUNICACIÓN ENTRE ENTES, CATEGORÍAS Y PILOTOS.

Deberá ser conforme al REGLAMENTO INSTITUCIONAL DE CATEGORÍAS de la FChA por campeonato y zona.

Art. 3.3.2.1– SECRETARIO DE LA CATEGORÍA.

Para cada evento, el representante de la categoría nombrará un secretario responsable de las comunicaciones de los Comisarios Deportivos a los pilotos.

El secretario de la categoría será responsable de comunicar a cada piloto las solicitudes de registros filmicos y/o presentación de pilotos y/o concurrentes en la cabina de Comisarios Deportivos.

Art. 3.3.1– DIVISIONES Y EDADES DE CATEGORÍAS.

Para el campeonato 2025 se definen las siguientes categorías, divisionales, edades y pesos mínimos:



FEDERACIÓN CHUBUTENSE DE AUTOMOVILISMO

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



Avda. E. Tello N° 465, Gaiman, Chubut

Categoría	División	Edades	Ref. Peso Mínimo: Ver RT Cat.
Escuela Chubutense		De 5 a 10 años	Libre
Mini Chubutense	Light	De 6 a 12 años	100 Kg
Promocional Mini Swift Chubutense	Light	De 7 a 12 años	116 Kg
110 4T Chubutense	Light	De 6 a 12 años	130 Kg Chasis asfalto o imp. +5 Kg
	Senior	De 11 a 16 años	145 Kg Chasis asfalto o imp. +5 Kg
	Master	Desde 16 años	155 Kg Chasis asfalto o imp. +5 Kg
150 4T Chubutense	Senior	Desde 25 años	190 Kg c/ Motor Varillero 185Kg c/ eje trasero 30mm 180 Kg.
Varillero 150 4T Chubutense	Light	Desde 15 años	176 Kg Chasis imp. +5 Kg
	Senior	Desde 20 años	185 Kg Chasis imp. +5 Kg
	Master	Desde 50 años	195 Kg Chasis imp. +5 Kg
Kayak 150 4T Chubutense	Light	De 11 a 17 años	150 Kg
	Senior	Desde 12 años	175 Kg
	Master	Desde 40 años. Ex:*1	195 Kg
Pro Kart Chubutense	Senior	De 11 a 16 años	145 Kg p/ motores Ref. Agua. 140 Kg p/ motores Ref. Aire. *Chasis Nacional -5 Kg.
Sudam Chubutense	Senior	Desde 14 años	160 Kg *Chasis Nacional -5 Kg. *Motor Ref Aire -5 Kg.
	Master	Desde 25 años	165 Kg *Chasis Nacional -5Kg. *Motor Ref Agua s/corte -5Kg.
Zanella 125 2T Cajero Chubutense	Senior	Desde 14 años	160 Kg

S/ Art. 8.1.2: 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.

Se tomará en cuenta la edad del piloto al momento de su primera inscripción en el campeonato en curso:

- Los rangos de edad indicados (desde y hasta) son inclusivos, es decir, el piloto podrá inscribirse por primera vez en una divisional del campeonato en curso, si su edad está dentro del rango especificado.
- Si un piloto que ya se encuentra participando en una divisional cumple una edad que lo excluiría de la misma, podrá continuar compitiendo en dicha divisional hasta la finalización del campeonato en curso.
- 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.





Excepciones:

*1) Se admitirán pilotos cuyo peso en orden de marcha (peso del vehículo sin lastre + peso del piloto con vestimenta obligatoria) supere el peso mínimo especificado en el RT de la divisional, siempre que el piloto tenga al menos 16 años de edad.

Art. 3.3.1.1– HÁNDICAP POR PESO Y/O EDAD.

Se permite el ajuste de peso mínimo de acuerdo a lo que esté específicamente estipulado por cada RT de cada categoría por temas inherentes a hándicap por características técnicas de los vehículos, alto peso y/o edades de los pilotos.

Art. 3.4– PILOTOS.

Para participar en cualquier evento, los pilotos deberán poseer y acreditar:

- Licencia Médica vigente de la FChA con validez nacional.
- Licencia Deportiva vigente emitida por la FChA, sin sanciones pendientes a la fecha de inscripción al evento.

Cabe aclarar que para pilotos debutantes la Licencia Deportiva será provisora por el término de tres competencias en las que participe el piloto, pasado este tiempo de acuerdo al comportamiento y performance en pista del piloto, el Comité de Disciplina de la FChA tendrá la potestad de revocar o conceder la misma.

En caso de que un piloto cuente con una Licencia Médica emitida por una FRAD distinta a la FChA, deberá presentar una autorización escrita de la FRAD emisora, libre de sanciones y conforme a las normativas vigentes del RDA, además de poseer y acreditar la Licencia Deportiva de la FChA en vigencia.

El piloto, su equipo y los acompañantes, en pleno conocimiento de los riesgos inherentes a la actividad denominada "de alto riesgo", asumen voluntariamente dichos riesgos. En consecuencia, renuncian expresamente a efectuar cualquier tipo de solicitud de resarcimiento económico, reclamación civil, penal o administrativa de cualquier índole, tanto individual como colectiva, contra el Ente Organizador, el Ente Fiscalizador, las Autoridades del Evento, y cualquier otra persona o entidad vinculada a la realización del evento, ya sea por daños personales, materiales o de cualquier otra naturaleza que pudieran derivarse de su participación en el mismo.

Art. 3.4.1– INDUMENTARIA OBLIGATORIA DEL PILOTO.

Para participar en cualquier evento, el piloto deberá contar con la siguiente indumentaria homologada para competencias en karting:

- Casco de una sola pieza con visera fija o móvil.
- Buzo enterizo (mono).
- Guantes.
- Botas.
- Tapones para los oídos.

Éstos elementos de seguridad debe tenerlos puestos obligatoriamente el piloto para poder salir a pista, la falta de alguno de estos elementos implica la imposibilidad de salir a pista más una sanción o multa económica.

Adicionalmente se establece que es optativo por el piloto el uso de:

- Protector Cervical (Cuello o HANS).
- El Protector costal.
- Traje para lluvia (piloto impermeable) en pruebas que se haya declarado "Pista Húmeda".





Art. 3.4.2– CABALLEROSIDAD DEPORTIVA - RESPONSABILIDAD DEL PILOTO SOBRE PERSONAL DE COLABORACIÓN Y EQUIPOS.

Los pilotos y sus equipos deberán actuar con cortesía y respeto en todo momento durante el evento. Cualquier disputa o inconveniente deberá comunicarse o dirigirse de forma respetuosa a las autoridades de la competencia.

El piloto es responsable de las acciones y conductas de su equipo y allegados, incluyendo concurrentes, mecánicos, ayudantes, promotoras, patrocinantes, invitados y cualquier otra persona en áreas no públicas, tal como boxes, parque cerrado, cabina de comisariato deportivo, lugar de acreditaciones, etc. Las transgresiones cometidas por estas personas serán sancionadas o multadas al piloto.

Además, el piloto inscripto será responsable de cumplir y hacer cumplir los reglamentos deportivos y técnicos, así como las disposiciones del RDA. Tanto el piloto como el concurrente deben permanecer en el autódromo desde el inicio del evento, según lo indicado en el RPP y acorde al desarrollo del evento.

En caso de incidentes, ni el piloto ni el concurrente podrán abandonar el autódromo sin la autorización del Comisario Deportivo. Si el concurrente no puede asistir al evento, el piloto deberá designar por escrito un reemplazante.

El piloto y el concurrente comparten la responsabilidad de garantizar que el vehículo cumple con los requisitos técnicos y de seguridad durante prácticas y competencias. Todas las personas presentes en la pista, boxes, áreas de servicio, parque cerrado, áreas de control técnico deberán portar la acreditación correspondiente.

Art. 3.4.2.1– REDES SOCIALES Y MEDIOS SOCIALES.

Se prohíbe la difusión de comentarios ofensivos o injuriosos en redes sociales y medios de comunicación (Facebook, Twitter, Instagram, radio, TV, etc.) dirigidos a equipos, competidores, autoridades, organizadores o cualquier otra persona asociada al evento. Las infracciones serán analizadas y sancionadas por la FChA.

Art. 3.4.3– ALCOHOLEMIA - ESTUPEFACIENTES - DROGAS.

El consumo de alcohol y sustancias tales como estupefacientes y/o drogas está terminantemente prohibido. Se establece un límite de alcoholemia de 0.

Cualquier persona que incumpla esta norma o se niegue a realizar el control será automáticamente excluida del evento y podrá recibir sanciones adicionales determinadas por el Tribunal de Disciplina de la FChA. El Ente Organizador y/o Ente Fiscalizador se reservan el derecho de realizar controles en cualquier momento del evento a participantes, mecánicos, concurrentes, ayudantes, etc.

Art. 4– EVENTOS.

Art. 4.1– CANTIDAD DE EVENTOS Y TIPOS DE EVENTOS.

Cada campeonato estará compuesto por nueve eventos, cada uno será llamado GP, y estarán incluidos en el Calendario Deportivo Oficial 2025 de la FChA.

En caso que algún evento o parte de alguno de los programados resultare de imposible realización comprobada por la FChA, podría la FChA anular, modificar, aplazar o postergar la fecha de dicho evento. Los Eventos Especiales serán los que se detallan a continuación:

- La primera fecha del Campeonato será un Evento Especial llamado “Inicio de Campeonato”.
- La última fecha del Campeonato (Fecha Coronación), será un “Evento Especial” llamado “Coronación”.

En el caso que alguna fecha sea desierta, inconclusa o suspendida para una o todas las categorías, deberá ser aprobado por la FChA para que el campeonato sea válido.





Art. 4.1.1- CONDICIONANTES.

Intervalo entre fechas o eventos:

Entre dos fechas o eventos, debe haber un lapso mínimo de 15 días, salvo en los casos eventos de fechas dobles, las cuales se realizarán durante el mismo fin de semana y estarán previamente estipuladas en el Calendario Deportivo Oficial 2025 de la FChA.

Reprogramación por fuerza mayor:

En situaciones de fuerza mayor, o debido al corrimiento de fechas aplazadas y/o postergadas por causas como condiciones climáticas, servicios de salud, disposiciones gubernamentales, entre otros, la fecha aplazada se llevará a cabo el siguiente fin de semana del evento afectado. Alternativamente, en caso de fuerza mayor, la FChA podrá autorizar que dicha fecha se realice durante el fin de semana asignado a otro evento, siempre que sea antes del inicio del mismo.

Estipulación de recorridos y condiciones:

A cada fecha se le asignará un único trazado, que deberá ser utilizado por todas las categorías intervinientes. No se podrán realizar modificaciones en el trazado, ni en el número de vueltas entre las diferentes categorías participantes. Esto implica para todas las categorías participantes:

- Igual cantidad y tiempos de entrenamientos.
- Igual duración de pruebas clasificatorias.
- Igual cantidad de vueltas en las series clasificatorias.
- Igual cantidad de vueltas en las pruebas finales.

Art. 4.2- DÍAS DE LOS EVENTOS OFICIALES.

La actividad oficial de todos los eventos de los campeonatos de karting se organizarán de la siguiente manera:

- Eventos que se desarrollan en un solo día, podrán ser los días sábados o domingos.
- Eventos que se desarrollan en dos días serán los días sábados y domingos

La programación de cada evento se informará en el RPP y cronograma correspondiente.

Art. 4.3- PUNTAJES DE CADA EVENTO PARA EL CAMPEONATO.

Se asignará puntaje de acuerdo a las pruebas y escalas por cada categoría.

Nota: El piloto que sea excluido totalmente del evento sea por razones técnicas o deportivas, no sumará ningún punto en la fecha. La puntuación será por:

- PRESENTACIÓN: Se asignará puntaje a quien realice la verificación técnica previa, tenga al menos un giro registrado en el cronometrage de alguna tanda oficial y no sea excluido del evento por deportiva ni técnica.
- PRUEBAS CLASIFICATORIAS: Se asignará puntaje al piloto que obtenga la pole position (1° puesto) en la Prueba de Clasificación confirmada tanto por técnica como por deportiva.
- SERIES CLASIFICATORIAS: Se asignarán puntaje a los pilotos que obtengan la clasificación confirmada tanto por técnica como por deportiva del primero al sexto a la Serie Clasificatoria que participó.
- PRUEBAS FINALES: Se asignarán puntaje a los pilotos que obtengan la clasificación confirmada tanto por técnica como por deportiva del primero al vigésimo a la Prueba Final que participó.

ART. 4.3.1- PUNTUACIÓN PARA LA PRIMERA FECHA.

- PRESENTACIÓN: Se asignará cinco puntos por presentación a la fecha.
- PRUEBAS CLASIFICATORIAS: Se asignará un puntos al piloto que obtenga la pole position (1° puesto).





- SERIES CLASIFICATORIAS: Se asignarán a los puestos 1°, 2°, 3°, 4°, 5° y 6°: 6, 5, 4, 3, 2 y 1 puntos respectivamente.
- PRUEBAS FINALES: Se asignarán a los puestos 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9° y 10°: 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2, y 1 puntos respectivamente.

ART. 4.3.2– PUNTUACIÓN PARA LA ÚLTIMA FECHA (CORONACIÓN).

- PRESENTACIÓN: Se asignará un punto por presentación a la fecha.
- PRUEBAS CLASIFICATORIAS: Se asignará un punto al piloto que obtenga la pole position (1° puesto).
- SERIES CLASIFICATORIAS: Se asignarán a los puestos 1°, 2°, 3°, 4°, 5° y 6°: 6, 5, 4, 3, 2 y 1 puntos respectivamente.
- PRUEBAS FINALES: Se asignarán a los puestos 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9° y 10°: 30, 22.5, 18, 15, 12, 9, 6, 4.5, 3, y 1.5 puntos respectivamente.

ART. 4.3.3– PUNTUACIÓN PARA RESTO DE LAS FECHAS.

- PRUEBAS CLASIFICATORIAS: Se asignará un punto al piloto que obtenga la pole position (1° puesto).
- SERIES CLASIFICATORIAS: Se asignarán a los puestos 1°, 2°, 3°, 4°, 5° y 6°: 6, 5, 4, 3, 2 y 1 puntos respectivamente.
- PRUEBAS FINALES: Se asignarán a los puestos 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9° y 10°: 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2, y 1 puntos respectivamente.

Art. 4.4– ADMISIONES.

Art. 4.4.1– VEHÍCULOS.

Todos los kartings que estén encuadrados dentro de la reglamentación técnica en base a los reglamentos homologados por la FChA conforme a las distintas categorías intervinientes.

Art. 4.4.1.1– NUMERACIÓN DE LOS VEHÍCULOS.

Durante cada evento en todas las pruebas los vehículos participantes deberán llevar en los lugares establecidos el número identificador que al piloto se le haya sido asignado según el ranking 2025 respetando el Art Numeración del RDA y normativas vigentes.

No se aceptará cambio de número sobre los pilotos ranqueados en 2024, deberán respetar el número de orden con el que han finalizado el campeonato; como excepción se permite el cambio de número 13 y 17 que deberá ser solicitado por el piloto por escrito al representante de la categoría.

En el caso de ser un ingresante/debutante, los nuevos pilotos pedirán número correspondiente al representante de la categoría que le corresponda.

La Categoría Escuela, o las categorías y divisiones nuevas (dónde no haya ranqueados de años anteriores) usarán a partir del número 10.

En ningún caso se permite números mayores a 2 cifras.

Cada vehículo llevará obligatoriamente un recuadro fondo negro con tipografía en blanco (no se permite el uso de colores fluorescentes, en degradé ni refractivos):

- En el corbata de al menos 15 x 15 cm con número identificador con altura 10 cm.
- En la parte trasera de al menos 15 x 15 cm con número identificador con altura 10 cm.
- En ambos pontones laterales de al menos 13 cm de alto x 15 cm de ancho con número identificador con altura 9 cm.

La tipografía debe ser con tipo de fuente legible fácilmente a distancia.





Adicionalmente, deberá estar inscripto en la parte superior de cada pontón nombre y apellido del piloto acompañado de la abreviatura de su grupo y factor sanguíneo.

La Entidad Organizadora, la Entidad Fiscalizadora y el Comisario Deportivo no se harán cargo en caso de errores en anotaciones de planillaje ante una tipografía y/o tamaño de la misma que no sea fácilmente reconocible. Las autoridades deportivas se reservan el derecho de dejar competir o no a un vehículo por no estar debidamente identificado.

El color del recuadro y color del número serán los siguientes para cada categoría y división (no se permite el uso de colores fluorescentes, en degradé ni refractivos):

Escuela Chubutense:	Fondo Azul, Números Blancos.
Mini Chubutense - Light	Fondo Amarillo, Números Negros.
Promocional Chubutense - Light:	Fondo Amarillo, Números Negros.
110 4T Chubutense - Light:	Fondo Naranja, Números Negros.
110 4T Chubutense - Senior:	Fondo Naranja, Números Blancos.
110 4T Chubutense - Master:	Fondo Negro, Números Naranjas.
Pro Kart Chubutense - Senior:	Fondo Negro, Números Blancos.
150 4T Chubutense - Senior:	Fondo Blanco, Números Negros.
Varillero 150 4T Chubutense - Light:	Fondo Blanco, Números Azules.
Varillero 150 4T Chubutense - Senior:	Fondo Amarillo, Números Rojos.
Varillero 150 4T Chubutense - Master:	Fondo Negro, Números Blancos.
Kayak 150 4T Chubutense - Light:	Fondo Amarillo, Números Negros.
Kayak 150 4T Chubutense - Senior:	Fondo Rojo, Números Blancos.
Kayak 150 4T Chubutense - Master:	Fondo Blanco, Números Rojos.
Sudam Chubutense - Senior:	Fondo Amarillo, Números Negros.
Sudam Chubutense - Master:	Fondo Azul, Números Blancos.
Zanella 125 2T Cajero Chubutense - Senior:	Fondo Amarillo, Números Negros.

Art. 4.1.1.2- RÁNKING OFICIAL.

En el caso que por razones de fuerza mayor no se pudieran realizar las Pruebas de Clasificación la grilla de las Series Clasificatorias y/o de las Pruebas Final (en caso de no haber Series Clasificatorias), se conformará con el Ránking establecido al momento de la carrera:

- Para la primera fecha del campeonato 2025 según el orden del campeonato 2024 determinado por la FChA. El orden será por puntajes será de menor a mayor. Luego irán los pilotos debutantes, que se tendrá en cuenta el número de vehículo de menor a mayor.
- A partir de la segunda fecha, el ordenamiento se establecerá conforme las posiciones consolidadas del campeonato 2025 de la categoría. El orden será del primer ranqueado al último. Luego irán los pilotos debutantes, que se considerarán con cero puntos, se tendrá en cuenta el número de vehículo de menor a mayor, misma aplicación en caso de empate de puntos.

Art. 4.4.2- PILOTOS.

El piloto deberá dar cumplimiento a las normativas vigentes de la CDA y FChA, al artículo 3.4 y a sus sub art del presente. Es requisito indispensable que la inscripción esté debidamente registrada, que se haya abonado la totalidad de la tarifa correspondiente y que tanto el piloto como el concurrente hayan firmado la misma en carácter de Declaración Jurada. Asimismo, en la inscripción, el piloto tiene la obligación de consignar en su inscripción su dirección postal, número de teléfono y dirección de correo electrónico, datos que deberán ser entregados por el ente organizador a las autoridades del evento y al ente fiscalizador.

Art. 4.4.2.1- PILOTOS MENORES DE EDAD.

Obligatoriamente los menores de 18 años deberán concurrir con un mayor de edad, y tener autorización escrita certificada ante escribano o juez de padres o tutores que lo permitan participar en competencias de





karting. Esta autorización deberá incluir la categoría a la cual autorizan al menor, en conjunto con fotocopia de DNI de cada uno de los firmantes y del autorizado. Deberá acreditar Licencia Médica y Licencia Deportiva de la FChA. Deberán cumplimentar con la edad mínima cumplida a la categoría a la cual van a participar al momento de inscripción al evento.

Art. 4.4.2.2– EQUIPO DEL PILOTO.

Obligatoriamente todos los miembros del equipo del piloto deben ser mayores de edad, es decir, deben tener al menos 18 años cumplidos el día de la competencia. Entiéndase concurrente, mecánicos, etc. Se encuentra prohibido, con excepción del piloto, que un menor de 18 años de edad ingrese y/o permanezca en Parque Cerrado o Cabina de Comisarios Deportivos.

Art. 4.5– DISPOSICIONES DE LOS EVENTOS.

Los eventos se desarrollarán según los horarios establecidos en cronograma y disposiciones del RPP. El Ente Organizador deberá publicar el RPP y Cronograma del Evento con al menos 5 días de anticipación al inicio del evento.

Art. 4.5.1– ACREDITACIÓN.

El piloto deberá acreditarse obligatoriamente para participar del evento según indicaciones en RPP y Cronograma.

Art. 4.5.2– VERIFICACIÓN TÉCNICA PREVIA.

El piloto deberá realizar la Verificación Técnica Previa obligatoriamente para participar del evento según indicaciones en RPP y Cronograma.

Art. 4.5.3– PRUEBAS DE ENTRENAMIENTO.

Cada Prueba de Entrenamiento será efectuada por tiempo, éste no podrá ser inferior a 4 minutos ni superior a 15 minutos por grupo, tanda y por categoría. El tiempo y el orden de las categorías serán informados en el cronograma.

Cada categoría tendrá derecho a realizar al menos una Prueba de Entrenamiento Oficial por día que se efectúe el evento, siendo esta al inicio de las actividades en pista.

Las pruebas de entrenamiento serán a modo box abierto. No es obligatorio el ingreso del vehículo a parque cerrado, salvo que haya alguna indicación de las autoridades.

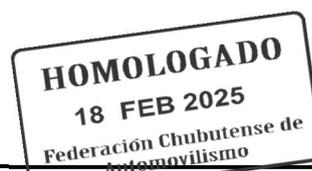
Se conformarán grupos para las Pruebas de entrenamiento de cada categoría, para lo cual no se autoriza bajo ninguna circunstancia el cambio de grupo de clasificación. Se realizará:

- Un solo grupo si en la verificación administrativa previa se registraron hasta 12 vehículos.
- Dos grupos si en la verificación administrativa previa se registraron entre 13 y 24 vehículos.
- Tres grupos si en la verificación administrativa previa se registraron más de 24 vehículos.

Para la conformación de los grupos, será tenido en cuenta:

- a) Para la primera fecha del campeonato 2025 según el orden del campeonato 2024 determinado por la FChA. El orden de grupos será por puntajes será de menor a mayor.
- b) A partir de la segunda fecha, el ordenamiento se establecerá conforme las posiciones consolidadas del campeonato 2025 de la categoría. El orden de grupos será del último ranqueado (número más alto de vehículo) al primero (número más bajo de vehículo), siendo el primer grupo los de menor cantidad de puntos.

En ambos casos, los pilotos debutantes se considerarán con cero puntos.





Art. 4.5.4– PRUEBAS CLASIFICATORIAS.

Se efectuará una única Prueba Clasificatoria por vehículo inscripto. La Prueba Clasificatoria será por tiempo, no podrá ser inferior a 4 minutos ni superior a 10 minutos por grupo de categoría (desde la apertura de boxes). El tiempo y el orden de las categorías serán informados en el cronograma.

Entre la finalización de la última tanda de entrenamientos de una categoría y la primera Prueba Clasificatoria de la misma categoría deberá haber un lapso no inferior a treinta minutos.

Se conformarán grupos para las Pruebas Clasificatorias de cada categoría, para lo cual no se autoriza bajo ninguna circunstancia el cambio de grupo de clasificación. Se realizará:

- Un solo grupo si en las tandas de entrenamientos se registraron hasta 12 vehículos con al menos un tiempo de vuelta.
- Dos grupos si en las tandas de entrenamientos se registraron entre 13 y 24 vehículos con al menos un tiempo de vuelta.
- Tres grupos si en las tandas de entrenamientos se registraron más de 24 vehículos con al menos un tiempo de vuelta.

Para la conformación de los grupos, será tenido en cuenta:

- a) Para la primera fecha del campeonato 2025 según el orden del campeonato 2024 determinado por la FChA. El orden de grupos será por puntajes será de menor a mayor.
- b) A partir de la segunda fecha, el ordenamiento se establecerá conforme las posiciones consolidadas del campeonato 2025 de la categoría. El orden de grupos será del último ranqueado (número más alto de vehículo) al primero (número más bajo de vehículo), siendo el primer grupo los de menor cantidad de puntos.

En ambos casos, los pilotos debutantes se considerarán con cero puntos.

Las Pruebas Clasificatorias serán a modo box cerrado. Cumplido el tiempo del grupo, se bajará la Bandera de Cuadros al pasar por la línea de llegada dando finalización a la misma. En el próximo paso a la entrada de boxes el vehículo deberá ingresar directamente al Parque Cerrado quedando liberados cuando las autoridades lo determinen. En caso que el piloto quiera detenerse anticipadamente, deberá ingresar directamente a parque cerrado.

Art. 4.5.5– SERIES CLASIFICATORIAS.

Cada Serie Clasificatoria no podrá ser inferior al 40% ni superior a 50% de la cantidad de vueltas de la Prueba Final. La cantidad de vueltas serán informadas en el Cronograma y/o RPP.

Entre la finalización de la última Prueba Clasificatoria de una categoría y la primera Serie Clasificatoria de la misma categoría deberá haber un lapso no inferior a treinta minutos.

Se conformarán grupos para las Series Clasificatorias de cada categoría, para lo cual no se autoriza bajo ninguna circunstancia el cambio de grupo de clasificación. Se realizará:

- Un solo grupo si en las Pruebas Clasificatorias se registraron hasta 12 vehículos con al menos un tiempo de vuelta.
- Dos grupos si en las Pruebas Clasificatorias se registraron entre 13 y 24 vehículos con al menos un tiempo de vuelta.
- Tres grupos si en las Pruebas Clasificatorias se registraron más de 24 vehículos con al menos un tiempo de vuelta.

Se bajará la Bandera de Cuadros al pasar por la línea de llegada dando finalización a la misma. En el próximo paso a la entrada de boxes el vehículo deberá ingresar directamente al Parque Cerrado quedando liberados cuando las autoridades lo determinen. En caso que el piloto quiera detenerse anticipadamente, deberá ingresar directamente a parque cerrado.

El orden de las series será primero el grupo con mejor tiempo en la Prueba Clasificatoria y último el grupo con los tiempos más altos.

HOMOLOGADO
18 FEB 2025
Federación Chubutense de
Automovilismo



Art. 4.5.6- PRUEBA FINAL.

Para circuitos con pista de asfalto cada Prueba Final deberá tener un recorrido mínimo de 12 km y máximo de 20 km, mientras que para circuitos con pista de tierra, el recorrido deberá ser entre 10 km y 17 km. La distancia se calculará en vueltas, redondeando hacia arriba en caso de fracción.

Además, la competencia final estará limitada a un tiempo máximo de 20 minutos desde lanzada la competencia.

Esta información se detallará en el Cronograma o RPP.

Entre la finalización de la última Serie Clasificatoria (o prueba de clasificación en caso que no se realicen Series Clasificatorias) de una categoría y la Prueba Final de la misma categoría deberá haber un lapso no inferior a treinta minutos. Además, entre la última actividad en pista cronometrada y el inicio de las Pruebas Finales debe estar programado un receso de al menos diez minutos.

Durante el desarrollo de la Prueba Final no será de aplicación el sistema de Penalización por Boxes, siendo reemplazado por el Recargo de Tiempo o Recargo por Puestos, que se aplicará al final de cada o final, sin perjuicio de la aplicación de cualquier otra sanción mayor a juicio de los Comisarios Deportivos.

Art. 4.5.6.1- CONFORMACIÓN DE LA GRILLA DE LARGADA DE LA PRUEBA FINAL.

La conformación de la grilla de largada de la Prueba Final se ordenará de la siguiente forma:

Serie única (extendiendo el patrón hasta el final de los participantes):

Puesto		1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°
Serie		Serie 1							
Puesto	Grilla	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°
Final									

Dos Series (extendiendo el patrón hasta el final de los participantes):

Puesto		1°	1°	2°	2°	3°	3°	4°	4°
Serie		Serie A	Serie B						
Puesto	Grilla	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°
Final									

Tres Series (extendiendo el patrón hasta el final de los participantes):

Puesto		1°	1°	1°	2°	2°	2°	3°	3°
Serie		Serie A	Serie B	Serie C	Serie A	Serie B	Serie C	Serie A	Serie B
Puesto	Grilla	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°
Final									

Se llamará: “Serie A” a la que menor tiempo haya tardado desde la largada (apagada la luz roja) hasta que haya finalizado el primer vehículo en cruzar la meta; “Serie B” a la que haya quedado en segundo lugar respecto a la primera; y “Serie C” a la que mayor tiempo haya tardado desde la largada hasta que haya finalizado el primer vehículo en cruzar la meta.

La serie más rápida se considerará serie A, en caso de empate en el tiempo entre las Series se resolverá a favor del Piloto ganador que haya registrado la mejor vuelta durante el desarrollo de las mismas. De persistir el empate se resolverá para quien lo haya realizado primero, de seguir empatados se resolverá con la segunda mejor vuelta y así sucesivamente.





De haber pilotos habilitados sin vueltas ni tiempos, para ser integrados a la grilla de la final, se tomara el número de vehículo. Los Pilotos que hubiesen sido sancionados en alguna de las Series Clasificadorias se ubicaran últimos con el mismo sistema entre ellos. Aquellos participantes que no hayan registrado al menos una vuelta cronometrada desde el inicio del evento hasta el armado de las grillas de las Pruebas Finales, no estarán habilitados a participar en la Prueba Final.

Art. 4.6– LARGADA Y TIPO DE LARGADA EN SERIES CLASIFICATORIAS Y FINALES.

Las salidas tipo “Le Mans” están prohibidas. El tipo de salida por categoría deberá adecuarse a “Largada Detenida”, o “Largada en Movimiento”:

- Categorías con vehículos cajeros y con arranque eléctrico realizarán “Largada Detenida”.
- Categorías que no posean arranque eléctrico realizarán “Largada en Movimiento”.
- Categorías de vehículos “Directos” realizarán “Largada en Movimiento”.

A excepción, que el Comisario Deportivo haya declarado “Pista Húmeda”, siendo que en éste caso se aplicará el procedimiento de LARGADA CON PISTA HUMEDA.

Para el caso de Largada Detenida, los vehículos deberán tener como parámetro para su ubicación la trompa dentro del cajón; entendiéndose que la línea es parte del mismo.

La señal de salida será dada por medio de un semáforo, considerándose como señal de salida el apagado de la/s luce/s roja/s del mismo. Tan pronto como la salida haya sido dada, serán de aplicación las condiciones de Carrera. En caso de fallas en el semáforo o ausencia del mismo, se realizará Largada con Bandera Argentina.

Art. 4.6.1– ORDEN DE LARGADA ANTE PENALIZACIONES O AUSENCIAS.

Para todos los casos que exista más de un piloto que deba largar desde la última posición de la grilla, el orden final de la grilla será decidido por los Comisarios Deportivos teniendo en cuenta el tipo de falta (técnica o deportiva) y luego el número de vehículo, es decir, ante el caso de igualdad ante mismo tipo de falta, el orden de prioridad será por el número de vehículo de menor a mayor.

Art. 4.7– TIPOS DE PENALIZACIONES.

Durante el desarrollo de las Series Clasificadorias y/o Pruebas Finales no será de aplicación el sistema de Penalización Boxes, siendo reemplazado por el Recargo de Tiempo o Recargo por Puestos, que se aplicará al final de cada Serie, sin perjuicio de la aplicación de cualquier otra sanción mayor a juicio de los Comisarios Deportivos.

Art. 4.8– AUTO DE SEGURIDAD.

No será de aplicación.

Art. 4.9– CALENTAMIENTO DE NEUMÁTICOS EN TANDAS - PRÁCTICAS DE LARGADA.

En Pruebas de Entrenamiento, Pruebas Libres y/o Pruebas Clasificadorias se permite realizar maniobras de calentamiento de neumáticos (zigzag) siendo pasible de sanción el vehículo que entorpezca a uno más rápido o con “vuelta lanzada”.

No se permite ensayo ni práctica de largada.

Art. 4.10– CONTROL TÉCNICO.

Tan pronto como finalice la Prueba Clasificatoria, Serie Clasificatoria o Prueba Final, los vehículos intervinientes quedarán en régimen de Parque Cerrado. Obligatoriamente todos los vehículos en la próxima entrada a boxes, deberán ingresar directamente a parque cerrado.

- Para la Prueba de Clasificación, es obligatorio que los vehículos que hayan realizado los 3 mejores tiempos en cada grupo aguarden en parque cerrado a ser liberados por los Comisarios Técnicos.





- Para la Serie Clasificatoria, es obligatorio que los vehículos que hayan finalizado en las 6 mejores posiciones en cada grupo aguarden en parque cerrado a ser liberados por los Comisarios Técnicos
 - Para la Prueba Final es obligatorio que los vehículos que hayan finalizado en las 6 mejores posiciones aguarden en parque cerrado a ser liberados por los Comisarios Técnicos
- Quedarán liberados el resto de los competidores participantes, excepto aquellos que indiquen el Comisario Técnico y/o Comisario Deportivo.

Todos los participantes que ingresan estacionarán donde la autoridad pertinente lo indique dentro del parque cerrado. Serán revisados a criterio de los Comisarios Técnicos y luego podrán retirarse hacia su box una vez que el Comisario Técnico los autorice.

La revisión técnica se realizará durante los días de la competencia, en parque cerrado. El piloto/concurrente en conjunto con el mecánico de cada vehículo tendrán cinco minutos luego de finalizada cada competencia para presentarse (salvo casos autorizados por las autoridades). En caso de no cumplir esta reglamentación, el piloto en cuestión quedará excluido de la competencia con la quita de puntos y puestos, y será pasible de multa y/o sanción deportiva.

Si un competidor se negare a ser examinado por la técnica su conducta será considerada como antideportiva grave, se le aplicará expulsión total del evento y esto será informado al Comité de Disciplina de la FChA para evaluar su actuar.

Se establece que, según el criterio del cuerpo técnico de la FChA y de la propia FChA, en los Eventos de Fecha Doble se podrá proceder al precintado de piezas durante la primera fecha de ambas, y podrá a criterio de estas autoridades, llevar a cabo la revisión técnica final vez finalizadas todas las tandas del evento para la categoría. En este caso, los puestos obtenidos por cada piloto en el evento no serán confirmados hasta que se haya realizado la verificación técnica final después de concluir todas las tandas del evento para la categoría.

No se permite bajo ninguna circunstancia que piezas que cuenten con precinto de un evento para el vehículo un piloto, sean utilizadas en otro vehículo de otro piloto durante el mismo Evento.

En caso de presentarse un vehículo con rotura y/o faltante de uno o más precintos, sea voluntaria o involuntariamente, el piloto perderá los puntos y posiciones obtenidas desde el momento que precinto fuera declarado.

Art. 4.10.1– PARQUE CERRADO.

Predio cerrado al cual se dirigen los vehículos al finalizar una Prueba cronometrada para ser verificados técnicamente y constatar que se ajustan a las reglamentaciones vigentes.

Está prohibido que el motor de un vehículo ingrese o esté en marcha dentro del parque cerrado.

Al finalizar una prueba, el recorrido entre la línea de llegada y la entrada al Parque Cerrado el vehículo estará bajo el régimen de Parque Cerrado.

En Régimen de Parque Cerrado no se pueden efectuar reparaciones, ni agregado de fluidos.

En Parque Cerrado sólo se permite el ingreso y permanecer a:

- Autoridades y personal de seguridad de la competencia,
- Autorizados por las autoridades (Con identificación)
- Pilotos afectados,
- Mecánico, auxiliar y/o concurrente de pilotos afectados (Con identificación) según sea establecido por las autoridades.

En parque cerrado queda terminantemente prohibido el ingreso de menores de 18 años, con excepción de los pilotos.

Art. 4.10.1.1– BALANZA.

Será la autorizada a utilizar por la FChA, debidamente identificada. El resultado del pesaje será inmediato, inobjetable e inapelable.





Art. 4.10.1.2– ANALIZADOR DE COMBUSTIBLE.

En caso de ser utilizado, será el autorizado a utilizar por la FChA debidamente identificado. El resultado será inmediato, inobjetable e inapelable.

Art. 4.10.1.3– ANALIZADOR DE COMPRESIÓN.

En caso de ser utilizado, será el autorizado a utilizar por la FChA debidamente identificado. El resultado será inmediato, inobjetable e inapelable.

Art. 4.11– CAMBIO DE PARTES DE MOTOR O MOTOR COMPLETO.

Según lo reglamentado por cada categoría en su RT, podrá tener el piloto recarga de puestos o no.

Art. 4.12– PODIOS.

Los pilotos deben concurrir al podio con las botas y buzo (mono) con el que participó en la competencia del evento.

Es obligatoria la presencia de los pilotos que hagan podio, o se los haya citado al mismo. En caso de no presentarse, puede ser penalizado, sancionado y/o multado.

Únicamente para la Categoría Escuela, se deja establecido que todos los participantes de la misma, deben recibir trofeos por igual, sin distinción de puestos.

Art. 5– PARTICIPANTES - FECHAS PUNTUABLES DE CAMPEONATO.

Los pilotos deberán cumplir con los requisitos del Art. 3.4 y 4.4.2.

Art. 5.1– MÍNIMOS.

Para que una categoría pueda presentarse a una fecha, debe contar con al menos 8 vehículos inscriptos en la misma.

Para que se otorguen puntajes de campeonato en una fecha, en dicha fecha deberán presentarse a la revisión técnica previa al menos 8 vehículos de la categoría, los cuales deben ser aprobados. Además debe haber 8 vehículos distintos con al menos un tiempo de vuelta registrado en cualquiera de las tandas oficiales del evento.

Este Art no aplica para la Categoría Escuela, pues no tiene mínimo de participantes para la presentación en una Fecha o Evento.

Art. 5.2– DERECHOS DEL ENTE ORGANIZADOR.

El Ente Organizador en conjunto con el Ente Fiscalizador, y la aprobación expresa de éste último, se reservan el derecho de suspender, aplazar o postergar la competencia si el número de inscriptos no alcanzara al mínimo establecido. De igual forma el Ente Organizador en conjunto con las Autoridades Deportivas, con previa autorización del Ente Fiscalizador, se reservan el derecho de llevar a cabo la competencia con la cantidad de inscriptos participantes, aunque no se cumpla el mínimo establecido en el Art 5.1, imposibilitando a la categoría a obtener puntos para el campeonato en dicha fecha. El Ente Organizador también se reserva el derecho de llevar a cabo la competencia de las categorías intervinientes que si cumplan con el mínimo establecido según lo consideren.

En caso de no presentarse una categoría o no llegar al mínimo, le será informado a la FChA para la evaluación de la multa y/o sanción a la categoría.





Art. 6– INSCRIPCIONES.

Las inscripciones se realizarán con una preinscripción, la cual luego se efectivizará como inscripción el día en que el piloto y concurrente firmen la planilla de inscripción y efectivice el pago de la misma. La preinscripción estará abierta hasta el día anterior a la Inscripción Efectiva.

Si el piloto no realiza la preinscripción en término y el pago de la misma en fecha y horarios establecidos, será considerado como inscripción fuera de término, tendrán un costo extra para cada piloto.

Es obligatoria la designación de un concurrente y un mecánico por vehículo/piloto pudiendo ser mecánico el mismo piloto. Los mecánicos y concurrentes deben al menos tener 18 años cumplidos el día de la competencia. El piloto no podrá ser su propio concurrente, tampoco podrá ser concurrente ningún otro piloto de la misma categoría.

Art. 6.1– LICENCIAS.

Los pilotos deberán cumplir con los requisitos del Art. 3.4.

Art. 6.2– COBERTURA MÉDICA.

Al momento de la inscripción, el piloto deberá contratar la cobertura médica obligatoria habilitada de la AAV, no pudiendo salir a pista quien no la posea.

Art. 6.3– INSCRIPCIÓN - ACREDITACIÓN.

El piloto que no haya sido debidamente inscripto NO podrá tomar parte de las pruebas programadas. Para que sea efectiva la inscripción, el piloto debe presentar la planilla de inscripción completa al Ente Organizador (**Firmada por Piloto y Concurrente con carácter de Declaración Jurada**), junto con la Licencia Deportiva de la FChA y el comprobante de pago correspondiente a la inscripción.

Art. 6.3.1– PILOTOS SUPLENTES.

No podrán inscribirse pilotos suplentes.

Art. 6.3.2– BINOMIOS.

No podrán inscribirse dos o más pilotos a modo binomio.

Art. 6.4– PARTICIPACIÓN E INTERPRETACIÓN.

La participación en las competencias implica la aceptación total de este reglamento, el RT de la categoría, el RPP y toda normativa o anexo legislado por la FChA, así como del CDI y RDA.

Cualquier duda sobre su interpretación debe consultarse por escrito al representante de la categoría.

ANTE LA POSIBILIDAD DE DOS O MAS INTERPRETACIONES, SE ESTARA CONFORME A LO QUE LAS AUTORIDADES y/o CD DICTAMINEN.

El Ente Fiscalizador y el Ente Organizador se reservan el derecho a realizar publicidad gráfica, audiovisual y/o radial con los datos y/o vehículos de los pilotos. Asimismo se reservan el derecho a exigir publicidad sobre gráfica sobre los vehículos participantes.

Art. 6.5– DEBUTANTES/INGRESANTES EN FECHA CORONACIÓN.

No se permite participar a pilotos debutantes en la última fecha (Fecha Coronación). Entiéndase por debutante aquel piloto que finalizado el cuarto evento del campeonato en curso no haya participado aún en la categoría en el año en curso. Excepción: que en la categoría que intente participar ya se haya coronado el campeón anticipadamente, y el 70 % de los pilotos participantes inscriptos presten conformidad en nota por escrito al Ente Organizador, y en tanto Ente Organizador como el fiscalizador lo aprueben.





Art. 6.6– ACUMULACIÓN DE PENALIDADES DEPORTIVAS DENTRO DEL CAMPEONATO.

Todo piloto que acumule tres sanciones deportivas (apercibimiento, exclusión total o parcial por razones deportivas) durante el presente campeonato será suspendido de poder participar en una fecha del presente, la cual la notificará el Ente Fiscalizador. Esta decisión es inapelable. En caso que un participante acumule la tercera sanción deportiva en la última fecha del campeonato (coronación), quedará excluido de un evento en el próximo campeonato.

Esta acumulación de penalidades dentro del campeonato no incluye “exclusiones técnicas”, solamente deportivas. Al cumplir un piloto con la pena, se comenzará el conteo desde cero.

Art. 7– BOXES.

La asignación de boxes estará a cargo del Ente Organizador de la competencia.

Queda terminantemente prohibido el uso de vehículos tales como cuatriciclos, motos, bicicletas, monopatín, etc dentro del de la zona de boxes con excepción de las autoridades pertinentes. No se permitirán mascotas. Quien no acate dicha normativa podrá ser multado y/o excluido de boxes, el evento y/o predio.

El piloto es responsable de la limpieza de su lugar de box. Al retirarse, deberá retirar todo tipo de residuos, siendo el único responsable de las condiciones de limpieza del lugar asignado u ocupado. El Ente Organizador podrá cobrar una multa en caso que el piloto no cumpla esta normativa.

Art. 7.1– MEDIDAS DE SEGURIDAD MÍNIMAS POR EQUIPO EN BOXES.

En boxes es obligatorio y responsabilidad de cada equipo tener cada dos vehículos contiguos al menos un matafuego de 1kg en correctas condiciones (con carga) en lugar visible y al alcance de la mano. La falta de éste será pasible de multa económica o sanción que considere el Comisario Deportivo.

Los combustibles deben ser almacenados en bidones homologados para tal uso, caso contrario el piloto podrá ser sancionado con multa económica.

Se recomienda tener un balde color rojo (o negro con la palabra “ARENA” en color rojo) de al menos 3lts lleno de arena.

Art. 8–. CONTROLES, SEGURIDAD Y SEGURIDAD PASIVA.

Las medidas de seguridad deberán ajustarse a lo establecido en las Prescripciones para Competencia en Pista del RDA y a las reglamentaciones técnicas de seguridad vigentes.

Art. 8.1– CONTROLES Y VERIFICACIONES.

Tanto los Controles como las Verificaciones y la Verificación Técnica Previa lo realizarán los Comisarios Técnicos designados por la FChA en los tiempos establecidos en el RPP y/o Cronograma del Evento.

Es responsabilidad del piloto y concurrente presentarse en los Controles y Verificaciones.

Los pilotos deberán asistir obligatoriamente con la respectiva vestimenta obligatoria, conforme a las reglamentaciones vigentes.

El incumplimiento de los requisitos de Seguridad y Seguridad Pasiva generales establecidos en el RDA, RDC, RT de la categoría o en cualquier legislación vigente de la CDA, CNK o FChA, facultarán al Comisario Deportivo a imponer sanciones que podrían incluir la Exclusión del Evento del Piloto.

Se detallan a continuación algunas especificaciones:

Art. 8.1.1– PASAPORTE TÉCNICO OBLIGATORIO.

El encargado de la generación de los mismos será el representante de la categoría (o quien éste designe), en base a los requerimientos del RT y de las disposiciones de la FChA.

El piloto y/o concurrente son los encargados de la guarda y mantenimiento de buen estado del mismo; de entregar la documentación en tiempo y forma antes de salir a pista. En caso de pérdida, extravío, dañado, estar incompleto, etc; la sanción correspondiente recaerá sobre el piloto



Art. 8.1.2– LASTRE: PESO MÍNIMO Y HÁNDICAP.

Se autoriza para ajustar el peso del vehículo según corresponda al peso mínimo de cada categoría la colocación de uno o varios lastres.

Los lastres deben ser sujetos al vehículo respetando lo establecido en el RT de la categoría y deben ajustarse a las reglamentaciones técnicas de seguridad vigentes. El Comisario Técnico tiene la facultad de observar y/o rechazar la colocación de algún lastre por alguna índole de 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.

Art. 8.1.2.1– PESO MÍNIMO.

El pesaje se realizará finalizada cada prueba aún en régimen de parque cerrado, con el vehículo en orden de marcha incluyendo al piloto tal cual finalizó la prueba. Para la realización del pesaje, el motor no puede estar en marcha. Queda prohibido el agregado de líquidos, fluidos y cualquier otro material que pueda sumarle peso al vehículo y/o piloto entre que se inició la prueba y se realice el pesaje, caso contrario el piloto quedará excluido de la prueba.

Art. 8.1.2.1.1– HÁNDICAP.

No habrá penalidades por puestos obtenidos, no se podrán efectuar recargas de peso y/o lastre.

Se permite que los RT indiquen cambios mecánicos para pilotos que superen los pesos mínimos.

Se permite que los RT indiquen distintos pesos mínimos de acuerdo a diferentes características mecánicas de motores y/o vehículos.

Art. 8.1.3– CÁMARAS DE VIDEO.

Todos los pilotos, que posean un dispositivo de registro filmico (cámara) que registren la competencia, la podrán declarar al momento de entregar el pasaporte técnico, la que podrá ser presentada como prueba ante alguna situación, denuncia o apelación. Si el piloto no tiene declarada la cámara, ésta no podrá utilizarla para realizar o presentar como prueba, denuncia y/o apelación.

Las cámaras solamente pueden estar sujetas a alguna parte del karting:

- Está prohibido que un piloto utilice la cámara de video y/o fotos en el casco.
- Está prohibido que un piloto utilice la cámara de video y/o fotos sobre la vestimenta, pechera o sujeta a cualquier parte del cuerpo.
- Está prohibido que el piloto adicione la cámara en el volante de conducción o pontones.

Queda expresamente prohibida la sesión de material registrado a terceros, el piloto que no aporte el material a las autoridades por cualquier circunstancia (sea por índole técnica, omisión, decisión personal, etc - salvo rotura de la cámara ante accidente) estará sin derecho a queja, reclamo ni apelación.

Las autoridades podrán retirar cámaras o tarjetas de video, tanto de cámaras declaradas como de cámaras no declaradas para analizar maniobras o realizar copia, para luego realizar su posterior devolución. El piloto que se niegue será sancionado.

No se podrá hacer reclamos por daños en las cámaras instaladas en los vehículos por roturas de las mismas durante la competencia, son de exclusiva responsabilidad de cada piloto.

Art. 8.1.4– NEUMÁTICOS.

Los neumáticos autorizados serán los especificados en el Reglamento Técnico (RT) de cada categoría.

La cantidad de neumáticos a adquirir durante el campeonato será libre. Solo podrán utilizarse neumáticos provistos por la categoría. Todos los neumáticos adquiridos a cada piloto deberán estar asignados y registrados en su Pasaporte Técnico.

Prohibido el intercambio de neumáticos entre pilotos, vehículos, categorías o divisiones.





Prohibido modificar el diseño original de los neumáticos (redibujar, calar, alterar, etc.).

En categorías que compiten en pista de asfalto, cada piloto deberá poseer un juego reglamentario de neumáticos de lluvia (ancorizados) según las especificaciones del RT.

Se encuentra prohibido el calentamiento artificial de los neumáticos por cualquier medio (eléctrico, a batería y/o a combustión). También se encuentra prohibido el tratamiento de los neumáticos con líquidos y/o aerosoles tales como antiderrapantes, cadena líquida o productos similares.

Art. 8.1.4.1– UTILIZACIÓN OFICIAL.

Solo podrán utilizarse neumáticos provistos por la categoría. Todos los neumáticos adquiridos a cada piloto deberán estar asignados y registrados en su Pasaporte Técnico. 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.

En un campeonato para cada piloto en una categoría y división en pista de tierra con neumáticos marca Pronec se establece un máximo de:

- Dos pares de neumáticos traseros y tres pares de neumáticos delanteros, nuevos o usados, específicos para tierra.
- Un neumático delantero y uno trasero específicos para tierra como auxilio.

En un campeonato para cada piloto en una categoría y división pista de asfalto con neumáticos marca IBF o MG se establece un máximo de:

- Dos juegos de neumáticos slick, nuevos o usados.
- Un juego de neumáticos ancorizados, nuevos o usados.
- Un neumático delantero y uno trasero slick, nuevo o usado, como auxilio.
- Un neumático delantero y uno trasero ancorizados, nuevos o usados, como auxilio.

En un campeonato para cada piloto en una categoría y división pista de asfalto con neumáticos marca Pronec se establece un máximo de:

- Tres juegos de neumáticos slick, nuevos o usados.
- Un juego de neumáticos ancorizados, nuevos o usados.
- Un neumático delantero y uno trasero slick, nuevo o usado, como auxilio.
- Un neumático delantero y uno trasero ancorizados, 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.

El RT de cada categoría podrá indicar marca, modelo y demás características del tipo, condiciones y uso de neumáticos.

Art. 8.1.4.2– UTILIZACIÓN DE NEUMÁTICOS EN PRUEBA DE ENTRENAMIENTO.

Se permite el uso de neumáticos distintos a los declarados para uso oficial en entrenamientos y tandas libres. Estos deben ser provistos exclusivamente por la categoría. La cantidad de neumáticos a utilizar en entrenamientos será libre.

Si un piloto utiliza neumáticos no adquiridos al proveedor oficial, será sancionado con la exclusión de la clasificación de la fecha en curso o de la próxima fecha.

Art. 8.1.5– SENSORES DE CRONOMETRAJE.

El sistema de cronometraje será el provisto por quien determine FChA. El costo del mismo será absorbido por el piloto.





El vehículo antes de salir a la pista deberá estar dotado del correspondiente sensor (TRANSPORDER) y deberá estar sujeto en forma segura, evitando así su desprendimiento, también se deberá controlar que respete las recomendaciones del prestador.

Será responsabilidad única del piloto la vigilancia del equipo, la falta de este elemento al momento de salir a la pista será pasible de una sanción o multa que aplicaran los Comisarios Deportivos.

Es obligatorio, una vez finalizada la competencia, devolverlo en buen estado y limpio. Para aquel piloto que se retirara del circuito por cualquier causa y que no haya entregado el sensor, se le aplicara una sanción y/o multa.

Art. 8.1.5.1–DEVOLUCIÓN Y MULTAS.

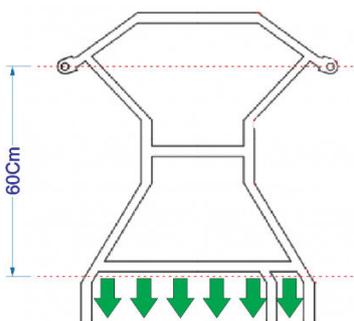
Los sensores serán devueltos según lo indicado al retiro del mismo o en la acreditación del evento, quien no cumpla con los plazos, deberá pagar una multa que corresponderá a la mitad del valor de inscripción del piloto en esa fecha/evento. *Tómese como valor de inscripción a los gastos totales para inscribirse un piloto en el evento, tales como la suma del valor de sensor, seguro, inscripción propiamente dicha, etc.

En caso de rotura o extravío del sensor, el piloto deberá abonar el costo del mismo, cuyo valor será determinado por el Ente Organizador.

Asimismo se podrá anular los puntos que ha sumado el piloto en la prueba de clasificación, serie/s clasificatorias y/o prueba final.

Art. 8.1.5.2– UBICACIÓN DE SENSOR DE CRONOMETRAJE.

Es obligatorio que el sensor este colocado en una zona del karting, en lo posible, donde quede libre de objetos hacia el piso. Este debe estar colocado tal como indique el proveedor del servicio, y en caso de no indicarlo, deberá estar como mínimo a una distancia de 60 cm hacia atrás de una línea imaginaria tomada del centro de los bulones (parte superior) que sostiene las puntas de ejes delanteras; esta distancia será tomada a 90° de dicha línea imaginaria. Ver imagen de referencia. Está prohibido colocar el sensor de tiempo en los pontones o paragolpes. Además se deberán acatar las indicaciones del proveedor de los sensores



Art. 8.1.6– VEHÍCULOS:

Los vehículos deberán estar adecuados a establecido en cada RT de cada categoría y deben ajustarse a las reglamentaciones técnicas de seguridad vigentes.

Todos los vehículos que no reúnan los requisitos de seguridad no serán habilitados.

El Comisario Técnico tiene la facultad de observar elementos por índoles de seguridad, siendo obligatorio para el piloto realizar la subsanación observada.

Se permitirá cambiar hasta 2 veces de chasis/bastidor por campeonato por piloto en cada categoría y división. Debe estar asentado en el Pasaporte Técnico, firmado por el Comisario Técnico.





Art. 8.1.6.1– LUZ TRASERA DE SEGURIDAD.

En el caso de competencias realizadas en horario nocturno, será obligatorio para todos los vehículos el uso de una luz roja fija en la parte trasera.

Esta luz deberá estar instalada de manera segura para evitar su desprendimiento y deberá funcionar. Se permite tanto el uso con pilas convencionales o con la batería del kart.

La ausencia o el mal funcionamiento de la luz trasera obligatoria en eventos nocturnos, impedirá la participación del vehículo en la competencia, prohibiéndole su salida a pista.

Art. 8.1.6.2– BOMBA DE COMBUSTIBLE.

Para los vehículos que realicen “salida parada” y 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.

El tipo de bomba de combustible a utilizar estará definido en el RT de cada categoría.

Art. 8.1.6.3– PERÍMETRO GENERAL DEL VEHÍCULO.

Ningún objeto rígido, cortante o punzante (Por ejemplo caño de escape de gases) podrá sobresalir ni exceder los límites naturales del vehículo; considerando como éste el perímetro de los elementos de seguridad o la altura superior del volante de conducción.

Las puntas de eje o el eje no podrán sobresalir del lado exterior de la llanta.

Art. 8.1.7– FLUIDOS.

En circuitos con pista de asfalto, ningún vehículo podrá circular ni salir a pista con la libre descarga de fluidos hacia el aire, piso, etc. Todos los vehículos deberán descargar a un recipiente los fluidos de los desbordes o descargas del carburador. Los recipientes no tendrán capacidad máxima ni mínima, pero si se detecta que el recipiente elegido por el piloto desborda o pierde, el piloto deberá pagar una multa económica a consideración del ente organizador; en caso que la pérdida se produzca por un incidente, quedará a cargo del comisario deportivo. Como opcional, se permite que las descargas de combustible vuelvan al tanque de combustible.

Art. 9– NORMAS

Art. 9.1– NORMAS DE CONDUCCIÓN - SEGURIDAD GENERAL.

Las instrucciones oficiales se les impartirán a los pilotos mediante las señales consignadas en el RDA.

Se prohíbe que los pilotos conduzcan el vehículo en dirección opuesta a la carrera, a menos que sea absolutamente necesario para mover el vehículo desde una posición peligrosa.

Un vehículo sólo puede ser empujado en pista por los auxiliares u oficiales de rescate, para extraerlo de una posición peligrosa, según dispongan las autoridades.

Queda terminantemente prohibido que un vehículo empuje a otro en la competencia, siendo esto pasible de sanción.

Cualquier piloto que intente dejar la pista debe intentar señalar su intención, hacerlo con tiempo suficiente y asegurarse de que pueda hacerlo sin peligro. Durante la prueba de entrenamiento, prueba clasificatoria, serie/s clasificatoria/s, prueba final; es decir las carreras en sí, los pilotos sólo pueden utilizar la pista y deben observar en todo momento las disposiciones del RDA con respecto a comportamiento de conducción en los circuitos.

Las reparaciones sólo pueden ser llevadas a cabo dentro de los boxes.

En la calle de boxes se aplicará un límite de velocidad máxima de 25 KPH en todo momento que un vehículo deba circular por dicho lugar. Los Comisarios Deportivos aplicarán las sanciones que correspondan según la prueba que se trate. Si un piloto tiene dificultades mecánicas que pone en riesgo a los demás competidores



durante las Pruebas de Entrenamientos, Pruebas Clasificatorias, Series Clasificatorias y/o Prueba Final o en algún momento de la competencia, debe dejar la pista o volver a su box o parque cerrado según corresponda ni bien resulte seguro hacerlo.

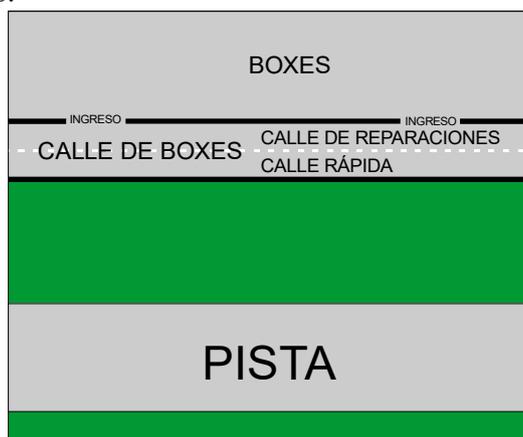
El incumplimiento con los requisitos de seguridad generales del RDA y de este RDC pueden dar lugar a la sanción del piloto.

Las autoridades de la prueba podrán aplicar sanciones que van desde la multa hasta la exclusión de la carrera o evento de acuerdo a la gravedad de la falta.

En caso de necesitar la utilización de sopletes, soldadoras o alguna herramienta o máquina que produzca un calentamiento excesivo, se debe utilizar y realizar únicamente bajo autorización en el lugar habilitado para ese fin.

La calle de boxes será dividida en dos carriles. La calle más cerca al muro o división de pista y boxes es designada como la “calle rápida”; la calle más cercana a los boxes (garajes) es designada como la “calle de trabajos” y es la zona donde puede realizarse cualquier trabajo en un vehículo en competencia. Es obligatorio el uso de chaleco fluorescente amarillo e identificación para los asistentes que permanezcan en la calle de boxes, y en ella sólo podrá haber hasta un asistente por vehículo. En la calle de boxes, un asistente podrá empujar al vehículo para ser arrancado (de categorías que no posean arranque eléctrico).

Imagen ilustrativa de referencias:



Hasta no recibir o la señal de apertura de boxes (sonora o bandera verde), para prueba de entrenamiento, prueba clasificatoria, serie/s clasificatoria/s, prueba final; ningún vehículo podrá dirigirse a la salida de boxes, bajo pena de sanción, excepto que sean llamados a formación. Las autoridades podrán detener al vehículo infractor por el tiempo que ellos determinen. Ningún miembro de un equipo puede asistir a un vehículo detenido en pista sin previa autorización de las autoridades pertinentes.

Todos los vehículos que no estén en condiciones o no reúnan las exigencias de seguridad no serán habilitados para salir a pista. Esta determinación le será comunicada al piloto por las autoridades pertinentes.

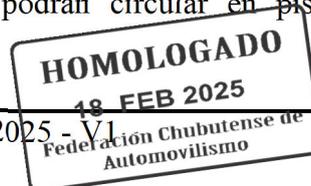
Art. 9.2– NORMAS DE COMPORTAMIENTO.

El incumplimiento de las disposiciones reglamentarias deportivas, referidas a la disciplina general y de seguridad puede significar la exclusión de la prueba del vehículo y/o piloto involucrado pudiendo ser elevadas al comité o tribunal de disciplina de la FChA, CNK y/o CDA si correspondiera.

Todo agravio o insulto que sufra una autoridad, auxiliar deportivo o competidor (piloto, concurrente, mecánico) por parte de un competidor, será informado al Comisario Deportivo. Estas actitudes serán pasibles de sanción deportivo y/o multa económica.

Art. 9.2.1– AUTORIZACIÓN PARA CIRCULAR.

Queda establecido que los vehículos de competición sólo podrán circular en pista en las tandas reglamentarias y por el recorrido oficial.





Queda terminantemente prohibida la circulación de vehículos de competición en las calles y/o rutas.

Art. 9.2.2– RUIDOS MOLESTOS.

Queda terminantemente prohibido generar ruidos molestos (arrancar motores –sin silenciador-, música, gritos, etc) después de las 21Hs.

Queda terminantemente prohibida la circulación de vehículos de competición en la calle de boxes fuera del horario de organigrama (asentar frenos, probar, detectar fallas, proba caja de cambios, etc).

Art. 9.3– EVENTUALIDADES EN PISTA.

Art. 9.3.1– ELEMENTOS Y SEGURIDAD.

Ante una detención, accidente o circunstancia en que un vehículo quede en pista o cerca de ella se dispone: El piloto afectado quedará exclusivamente a disposición del personal oficial de la ambulancia, médico o rescatista.

Queda terminantemente prohibido que un miembro del equipo o externo colabore con una falla mecánica fuera de boxes, salvo autorizaciones excepcionales dadas por el comisario deportivo.

El piloto debe sacar el kart de pista o de lugares comprometidos en caso de despiste, accidente o anomalía que no le permita conducirlo. En caso de no poder, debe solicitar ayuda inmediata a los auxiliares.

Está prohibido levantarse y/o pararse en cualquier parte del kart mientras éste esté en movimiento.

El piloto no podrá sacarse el casco en las cercanías a la pista.

Art. 9.3.2– AYUDA EXTERNA.

Desde lanzada la competencia, o desde donde las autoridades lo indiquen, hasta la autorización por las autoridades de salir de parque cerrado (salvo casos excepcionales autorizados por las autoridades deportivas), ningún vehículo podrá recibir asistencia de su equipo, objetos, líquidos, reparaciones; salvo en boxes.

En boxes y parque cerrado el vehículo podrá ser manipulado por el piloto, también por concurrente o mecánicos declarados por el piloto.

A saber:

Para las categorías de Escuela o del tipo “Mini” se establece que el piloto podrá ser asistido solamente por auxiliares autorizados en caso de despistes y/o desperfectos. Los auxiliares deberán estar debidamente identificados con chaleco fluorescente amarillo, los mismos podrán permanecer en calle de reparaciones en boxes o en los lugares indicados por el Comisario Deportivo. Solamente se permite un asistente por vehículo debidamente registrado.

Para el resto de las categorías se establece que el piloto no podrá ser empujado o asistido una vez que haya ingresado a pista. Ante una eventual suspensión o detención parcial de una prueba o manga, los Comisarios Deportivos pueden autorizar excepcionalmente a que los pilotos sean asistidos por auxiliares o mecánicos para la puesta en marcha de los vehículos, previo al relanzamiento de la misma, éstos deben estar con chaleco fluorescente amarillo y debidamente identificados.

Queda terminantemente prohibido que asistentes y/o auxiliares del piloto ingresen a pista (o a las inmediaciones de esta) hasta tanto la competencia haya finalizado y los vehículos ya se encuentren detenidos. Nadie podrá ingresar a pista o a sus inmediaciones sin la autorización de las autoridades. Ante algún incumplimiento, el piloto será sancionado.

Art. 9.3.3– DESPISTES O DESPERFECTOS - RESCATE.

Si existiere un desperfecto (o despiste) le impide al vehículo continuar, dentro de las posibilidades, el piloto conducir el vehículo inmediatamente a zona segura, fuera y alejado de la pista. En caso de detenerse, a excepción de lo indicado en el Art. 9.3.2, el piloto debe sacar el vehículo inmediatamente a zona segura,



fuera y alejado de la pista. Con autorización podrá ser manipulado por terceros y ser trasladado a parque cerrado o donde las autoridades lo indiquen.

Art. 9.3.4– ACCIDENTES / CHOQUES / VUELCOS.

El vehículo que se vea involucrado en un vuelco quedará excluido de participar en el resto del evento. Solo podrá continuar participando en el evento si se ha inscripto un vehículo de reemplazo o muleto, salvo excepciones que queden a criterio de la Comisión Técnica de la FChA, el Comisario Deportivo y la propia FChA.

En el caso de que un vehículo sufra un golpe o colisión grave durante el evento, quedará sujeto a una revisión técnica obligatoria. Esta revisión será necesaria para que el vehículo pueda continuar participando. Se aclara que dicha revisión no tendrá prioridad en cuanto a tiempo, ya que los Comisarios Técnicos deberán cumplir con el cronograma del evento.

En todos los casos en que el piloto se vea involucrado en un golpe/colisión grave o vuelco, deberá someterse al examen de los médicos oficiales del evento y obtener el alta médica correspondiente de los mismos para poder continuar participando del evento.

Art. 9.4– SENSORES DE DATOS Y COMUNICACIONES.

Art. 9.4.1– CRONOMETROS/SENSORES DE TIEMPO.

Sólo será de utilización oficial el autorizado por la FChA según lo dispuesto en el Art. 8.1.5.

Queda prohibida cualquier tipo de quejas, denuncias, reclamos y/o apelaciones presentando pruebas de equipos no oficiales que capturen de forma automática o manual el tiempo parcial y/o total de vuelta (ya sea por magnetismo, infrarrojo, GPS, etc) durante las pruebas oficiales y/o competencia.

Art. 9.4.2– COMUNICACIÓN - TELEMETRÍA.

Se encuentra prohibido cualquier tipo de transmisión de voz y/o datos (digitales, analógicos, RF, VOZ, celular, etc) hacia o desde el vehículo con los boxes (o cualquier miembro externo) durante las pruebas oficiales o competencia.

Art. 9.4.3– ADQUISICIÓN DE DATOS.

Se encuentra permitido el uso de adquisición de datos.

Para el caso del sensor de tiempos, el oficial será solamente el provisto por el Ente Organizador y aprobado por el Ente Fiscalizador. Adicionalmente se le permite al piloto el uso de equipos de adquisición de datos tales como Mychron o similares, también la adquisición de datos mediante otros dispositivos tales como celulares, GPS, etc; pero no se tendrán en cuenta los tiempos que éstos equipos no oficiales registren para reclamos ni apelaciones.

Art. 9.5– AVISOS SOBRE CAMBIOS DE PIEZAS – PRECINTOS Y CUSTODIA DE LOS MISMOS.

Si un piloto o miembro de su equipo necesita cortar un precinto para realizar una reparación o cambio de pieza, deberá notificar obligatoriamente al Comisario Técnico y obtener su autorización previa antes de proceder al corte o apertura.

El aviso de solicitud de corte de precinto deberá realizarse con al menos 20 minutos de antelación a la próxima largada. Si el piloto notifica fuera de este plazo, será sancionado con la última posición en la grilla en la próxima largada. En ese caso, a criterio del Comisario Deportivo, el cajón que había obtenido el piloto quedará vacío.





Si el procedimiento no se respeta y se detecta un corte, violación, manipulación fraudulenta o cambio de precinto sin autorización, el piloto perderá los puntos y posiciones obtenidas hasta el momento de la detección.

La custodia y conservación de los precintos es responsabilidad exclusiva del piloto y su equipo. Si un vehículo presenta precintos rotos o faltantes, ya sea por causa voluntaria o involuntaria, el piloto perderá los puntos y posiciones obtenidas desde el momento en que el precinto fue declarado.

Art. 9.5.1- CAMBIO DE PARTES DE MOTOR O MOTOR COMPLETO.

Todo piloto que necesite reemplazar partes del motor o el motor completo durante la competencia, luego de la clasificación, deberá informar al Comisario Técnico, quien podrá verificar tanto las piezas retiradas como las incorporadas y, en caso de considerarlo necesario, retener las partes sustituidas para su revisión técnica.

Se permitirá el cambio de componentes del motor tales como tapa de cilindros y/o sus componentes (ejemplo: bujía, válvulas), pipetas, gliceurs, etc sin penalización en la grilla de la siguiente largada, siempre que cuente con autorización y supervisión del Comisario Técnico.

En caso de rotura, el Comisario Técnico y/o el Comisario Deportivo evaluarán si corresponde aplicar una penalización en la próxima largada, dependiendo del tipo de reparación efectuada. Si el piloto reemplaza el motor completo, deberá largar obligatoriamente desde la última posición en la siguiente largada. Si el motor retirado se encuentra fuera de reglamento, el piloto será excluido de las posiciones y puntos obtenidos hasta ese momento, además de partir desde la última posición en la próxima largada.

El reemplazo del cárter, panza o cilindro se considerará un cambio de motor. En estos casos, el piloto deberá largar desde la última posición en la siguiente grilla, sin perder los puntos obtenidos hasta el momento, siempre y cuando las piezas sustituidas cumplan con la reglamentación vigente. En caso contrario, será excluido perdiendo las posiciones y los puntos obtenidos hasta el momento.

Art. 10- DERECHO DE ADMISION Y PERMANENCIA.

El Ente Organizador y la FChA se reservan el derecho de admisión y permanencia tanto dentro del predio del circuito, sede, reuniones o lugar que se ejecute alguna actividad fiscalizada por la FChA.

Ante una falta considerada grave de algún integrante de los equipos, pilotos o público concurrente al espectáculo, la comisión o autoridades del evento podrán apereibir y/o multar al piloto, así como también excluirlo.

El Ente Organizador y/o el Ente Fiscalizador se reservan el derecho de admisión y/o permanencia de los participantes y/o público de los eventos.

Art. 11- VEDA DEPORTIVA.

Queda terminantemente prohibido por veda deportiva, la realización de pruebas, entrenamientos, tiradas, asentamientos y/o cualquier tipo de pruebas en el autódromo donde se realizará el evento pertinente desde el lunes previo a la realización del mismo.

Art. 12- DISPOSICIONES PARA LOS RT DE LAS CATEGORÍAS.

Los artículos o normas de los RT podrán ampliar normativas de este RDC.

La presentación para solicitud de observaciones sobre alguna particularidad, debe ser presentada por el Representante de la Categoría, en copia papel, con firma del mismo Representante y del Comisario Técnico. Además tendrá que estar acompañada con firma, aclaración y número de DNI, avalada con el 70% de los pilotos ranqueados en 2025.

Art. 13- GENERALIDADES.

Queda establecido que:





- El Ente Fiscalizador, en conjunto con el Comité Técnico de la FChA y los Entes Organizadores afectados, 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, debidamente identificadas por la misma.
- 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. 14– RPP Y CRONOGRAMA.

El RPP de cada evento será elaborado por el Ente Organizador y deberá ser aprobado por la FChA. No podrá ser publicado ni distribuido hasta ser aprobado por la FChA. El formato del mismo debe ser en tamaño A5 y respetar todas las normativas de este RDC así como CDI y RDA.

El Cronograma debe ser claro para todas las categorías intervinientes.

En los eventos que se desarrollen al menos durante los días sábado y domingo, el cronograma deberá ajustarse a que las Pruebas Finales comiencen a las 13:00 Hs del día domingo para los eventos de fecha simple; y a las 13:00 Hs tanto del día sábado como del día domingo para los eventos de fecha doble.

En los eventos excepcionales que se lleven a cabo fecha doble, los podios de ambas fechas deben ser programados para el día domingo una vez finalizadas todas las Pruebas Finales.

El Ente Organizador debe publicar el RPP y Cronograma al menos 5 días antes al comienzo del evento, asimismo debe entregar a las autoridades intervinientes una copia digital, y una copia impresa al inicio del evento.

Art. 15– CASOS NO PREVISTOS.

Los casos no previstos serán resueltos por el Ente Fiscalizador en conjunto con el o los entes organizadores y autoridades de la prueba participantes en caso de ser necesario.

En caso que deba tomarse una decisión en el momento, que sea impostergable, ésta será tomada exclusivamente por los Comisarios Deportivos de la prueba; luego será informada por estos en el informe de Comisarios Deportivos para ser tratada y vista por los entes correspondientes para su posterior reglamentación anexa en el presente reglamento o en el reglamento que corresponda.

Art. 16– NOMENCLATURAS, DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.

ACA: Automóvil Club Argentino.

Art: Artículo/s.

Box abierto: Durante la tanda correspondiente, los pilotos podrán ingresar a boxes y volver a salir a pista cuantas veces lo deseen.





FEDERACIÓN CHUBUTENSE DE AUTOMOVILISMO

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



Avda. E. Tello N° 465, Gaiman, Chubut

- Box cerrado:** Los pilotos, al salir de pista durante una tanda, deben dirigirse directamente al Parque Cerrado, sin posibilidad de reingreso a la pista, independientemente de si la tanda ha finalizado o no.
- CDA:** Comisión Deportiva Automovilística del Automóvil Club Argentino (adherida a la FIA).
- CDI:** Código Deportivo Internacional de la FIA.
- Cm:** Centímetros.
- Cm3:** Centímetros cúbicos.
- CNK:** Comisión Nacional de Karting del ACA.
- FChA:** Federación Chubutense de Automovilismo (adherida a la CDA del ACA).
- Fecha Doble:** En un mismo GP (evento, fin de semana), se disputan dos fechas con pruebas clasificatorias y finales independientes.
- FIA:** Federación Internacional de Automovilismo.
- Gr:** Gramos.
- GP:** Gran Premio.
- Hs:** Horas.
- Kg:** Kilogramo/s.
- Km:** Kilómetro/s.
- KPH:** Kilómetros por hora.
- Mm:** Milímetros.
- Mts:** Metros.
- Precinto:** Los precintos pueden ser de plástico, metal o marcas de pintura, para garantizar que no han sido manipulados, o evidenciar que hubo manipulaciones.
- Provisto por:** La provisión, resguardo y registro será responsabilidad de la persona o entidad designada por el reglamento o la reglamentación.
- Provisto por el Ente Organizador:** La provisión, resguardo y registro será responsabilidad del Ente Organizador o de la entidad designada por este.
- Provisto por la Categoría:** En cada campeonato zonal, habrá un representante por categoría, quien será responsable de la provisión, resguardo y/o registro, salvo que la categoría designe una entidad para asumir dicha responsabilidad.
- RDC:** Reglamento Deportivo de Campeonato de la FChA.
- RDA:** Reglamento Deportivo Automovilístico de la CDA.
- RPP:** Reglamento Particular de la Prueba.
- RT:** Reglamento Técnico (Haciendo mención al RT de la categoría).

Gaiman, 18 de febrero de 2025
Federación Chubutense de Automovilismo

HOMOLOGADO
18 FEB 2025
Federación Chubutense de
Automovilismo

Ricardo Lagos
Presidente FChA

Fernando Feal
Secretario FChA