



FEDERACIÓN CHUBUTENSE DE AUTOMOVILISMO

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

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



REGLAMENTO TÉCNICO CATEGORÍA 110 4T

CAMPEONATO 2026 KARTING CHUBUTENSE



Federación Chubutense de Automovilismo



REGLAMENTO TÉCNICO AÑO 2026 CATEGORÍA - KARTING: 110 4T – ANEXO I

ÍNDICE

Art. 1– MARCO NORMATIVO.	4
Art. 2– VIGENCIA Y ALCANCE.	4
Art. 3– EDADES.	4
Art. 4– PESO MÍNIMO.	4
Art. 5– MOTOR.	4
Art. 6– CARTER.	5
Art. 7– VENTEO.	5
Art. 8– CILINDRO.	5
Art. 9– TAPA DE CILINDRO.	6
Art. 10– CUBICAJE DE TAPA DE CILINDROS.	6
Art. 11– ÁRBOL DE LEVAS.	6
Art. 12– GUIAS DE VÁLVULAS.	7
Art. 13– VÁLVULAS.	7
Art. 14– PLATILLOS DE VÁLVULAS.	7
Art. 15– RESORTES DE VÁLVULAS.	8
Art. 16– BALANCINES.	8
Art. 17– TUBO DE ADMISIÓN.	8
Art. 18– CAÑO DE ESCAPE.	8
Art. 19– CIGÜEÑAL.	8
Art. 20– BIELA.	9
Art. 21– PISTÓN.	9
Art. 22– AROS.	9
Art. 23– CARBURADOR.	9
Art. 24– COMBUSTIBLE.	10
Art. 25– FILTRO DE AIRE.	10
Art. 26– BOMBA DE COMBUSTIBLE.	11
Art. 27– RODAMIENTOS, JAULAS, RETENES, JUNTAS Y CADENAS.	11
Art. 28– EMBRAGUE.	11
Art. 29– TRANSMISIÓN.	11
Art. 30– SISTEMA DE ARRANQUE Y LLAVE/TECLA DE CORTE.	12
Art. 31– BATERÍA.	12
Art. 32– ENCENDIDO Y ALTERNADOR.	12
Art. 33– DESCARGA DE FLUIDOS.	14
Art. 34– INDICADOR ELECTRÓNICO DE MARCHAS y POWER SHIFT.	15
Art. 35– CHASIS/BASTIDOR.	15
Art. 36– EJE TRASERO.	16
Art. 37– PONTONES LATERALES, PARAGOLPE DELANTERO (TROMPA), CORBATA Y PARAGOLPE TRASERO.	16
Art. 38– BARRA ESTABILIZADORA Y BARRA CUCHILLA.	16
Art. 39– LLANTAS.	16
Art. 40– TROCHAS.	16
Art. 41– FRENOS.	17
Art. 42– SISTEMA DE DIRECCIÓN Y VOLANTE DE CONDUCCIÓN.	17



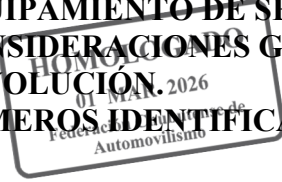
FEDERACIÓN CHUBUTENSE DE AUTOMOVILISMO

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

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



Art. 43- BUTACA.	17
Art. 44- PISO.	17
Art. 45- COMANDOS - PEDALES, CEBADOR Y FRENO.	17
Art. 46- TANQUE DE COMBUSTIBLE.	18
Art. 47- PERÍMETRO GENERAL.	18
Art. 48- ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS.	18
Art. 49- BATERÍA Y FIJACIÓN DE BATERÍA.	18
Art. 50- PROTECTOR DE CADENA.	18
Art. 51- NEUMÁTICOS.	19
Art. 52- LASTRES.	19
Art. 53- EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD.	19
Art. 54- CONSIDERACIONES GENERALES.	20
Art. 55- DEVOLUCIÓN.	21
Art. 56- NÚMEROS IDENTIFICATORIOS.	21





Art. 1– MARCO NORMATIVO.

El presente Reglamento Técnico de la Categoría de Karting “110 4T” es propiedad de la Federación Chubutense de Automovilismo y regirá la fiscalización de los Campeonatos Chubutenses 2026 de Karting en sus modalidades en Kartódromos de Asfalto y Tierra.

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

Queda totalmente prohibido que un Comisario Técnico, o alguno de sus asistentes, realice tareas mecánicas en alguna pieza de los vehículos participantes.

Art. 2– VIGENCIA Y ALCANCE.

El presente Reglamento Técnico de la Categoría de Karting 110 4T entrará en vigencia a partir de su fecha su fecha de homologación y reemplaza a cualquier RT de la categoría emitido con anterioridad.

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

Art. 3– EDADES.

Desde 9 y hasta 14 años de edad. En todos los casos se toman años cumplidos dentro del año calendario.

Excepciones:

- Se autoriza a participar a aquellos pilotos que tengan hasta 16 años de edad y hayan participado en la categoría y zona en el campeonato 2025.
- En caso de que el piloto sea debutante, la edad máxima será de 15 años, pero solo podrá participar de la categoría durante la mitad del año calendario o bien cuatro competencias consecutivas.

Se autoriza a promocionar en una categoría superior a los pilotos de 13 o 14 años de edad que hayan salido campeones aun no cumpliendo la edad mínima.

Art. 4– PESO MÍNIMO.

Peso mínimo: Chasis nacional 145 Kg, chasis importado 149 Kg.

El pesaje se efectuará como el vehículo terminó la carrera en el momento de cruzar la línea de llegada o de acuerdo a lo requerido por la organización.

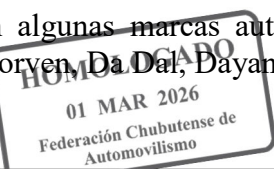
La única balanza válida a utilizar para el pesaje será la provista por la organización técnica el día de la competencia, por lo tanto, el resultado del pesaje será inmediato, inobjetable e inapelable.

Art. 5– MOTOR.

Se permite motor monocilíndrico de combustión interna, ciclo de 4 tiempos, con una cilindrada comercial de hasta 110 cm³, refrigerado por aire, con distribución SOHC. Su origen y fabricación deberán ser chinos o nacionales. Sistema de alimentación por carburador, aspiración natural. Transmisión de cuatro velocidades. El motor deberá cumplir con todas las reglamentaciones establecidas en el presente RT. La carrera del cigüeñal deberá ser de 49,5 mm o 55,5 mm. Se prohíbe el uso de radiador de aceite y/o refrigeración con agua. Se prohíbe el uso de motores con balanceador de cigüeñal del tipo Honda 105cc o Yamaha Crypton.

Se prohíbe el uso de motores de origen, procedencia o marca japonesas. Por ejemplo, quedan expresamente excluidos los motores marca Honda y Yamaha.

Se mencionan algunas marcas autorizadas, siempre y cuando respeten las disposiciones del presente reglamento: Corven, Da Dal, Dayan Kinco, Famza, Gilera, Guerrero, Mondial, Motomel, Radar, Zanella.





Todos los componentes deberán ser originales o ser reemplazados únicamente por piezas de reposición de venta comercial masiva en mostradores de comercio, sin modificaciones ni alteraciones salvo lo expresamente autorizado o especificado en el presente reglamento. Se permiten piezas de reemplazo que cumplan estrictamente con las medidas y reglamentaciones establecidas en este RT.

El comisario técnico tendrá la potestad de elegir precintar motores durante la competencia, es por ellos que es obligatorio que el piloto presente el motor con orificios en al menos una de las tuercas o bulones que sujeten la tapa de cilindro y cilindro, tapa de árbol de levas, tapa de puesta a punto de árbol de levas, cilindro, parte superior del medio cárter (lado embrague), tapa de encendido y volante; todos de un diámetro aproximado de 1,5 mm.

Art. 6- CARTER.

El cárter debe ser el original del motor, respetando las formas y dimensiones tanto externas como internas del modelo en uso.

No se permite modificar la posición ni las dimensiones originales de los espárragos o tornillos de las tapas de cilindro y cárter. Las guías originales se deben mantener.

El uso de juntas en el ensamblaje de ambas partes del cárter es opcional.

Se permite la reparación de roscas.

En caso de rotura, está permitido el reemplazo de los espárragos que sujetan el cabezal, siempre y cuando los nuevos sean del mismo diámetro y se coloquen en la misma posición que los originales.

Se permite la reparación de roscas. En el caso de cárter o tapas de embrague y encendido, se autoriza ampliar el diámetro de las roscas de 6 mm a 7 mm, siempre respetando el uso de las guías de las tapas.

Se permite la reparación o soldadura del cárter, siempre que se respeten las formas, dimensiones y posiciones originales.

Se deben mantener las medidas originales de los rodamientos, marca libre.

Art. 7- VENTEO.

Venteo original del motor en uso, diámetro interno máximo del venteo 6,10 mm.

Art. 8- CILINDRO.

Cilindro original del motor o su reemplazo de reposición, de venta comercial masiva (Con denominación comercial de hasta 110 cm³). Se permite el exterior de aluminio y/o de fundición de hierro. Se permite el arenado y/o pintado exterior.

Medidas del cilindro para motores carrera de cigüeñal 55,50 mm +/- 0,20 mm:

- Diámetro máximo: 52,00 mm con tolerancia por desgaste +0,10 mm.
- Altura efectiva: 78,00 mm +/- 1,00 mm.
- Altura total: 95,00 mm +/- 1,00 mm.

Medidas del cilindro para motores carrera de cigüeñal 49,50 mm +/- 0,20 mm:

- Diámetro máximo: 55,00 mm. Tolerancia por desgaste +0,10 mm.
- Altura efectiva: 69,00 mm +/- 1,00 mm.
- Altura total: 95,00 mm +/- 1,00 mm.

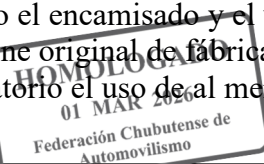
No se permite cilindro tipo Yamaha (Altura efectiva 67,00, altura total 92,50).

Se permite el rectificad del cilindro, siempre y cuando se respeten las medidas máximas de los diámetros de cilindro, según la carrera del cigüeñal.

Se prohíbe desplazar el cilindro durante el proceso de rectificad.

Prohibido el encamisado y el uso de camisa cromada, vacrom o con tratamientos especiales que no fueran como viene original de fábrica.

Es obligatorio el uso de al menos una guía original en la base del cilindro.





Se prohíbe el afloramiento del pistón por encima del plano superior del cilindro. El pistón no debe sobresalir de dicho plano en un rango de hasta 2,00 mm, medidos desde la circunferencia del cilindro hacia el centro del pistón.

Art. 9- TAPA DE CILINDRO.

Original del motor en su forma y dimensiones, o su reemplazo de reposición de venta comercial masiva manteniendo y respetando las medidas originales del motor en uso.

Obligatorio el uso de junta en su apoyo con tapa de cilindro, material y espesor de junta es libre. Obligatorio el uso de junta en su apoyo con cárter, material y espesor de junta es libre.

Prohibido el pulido, o granallado o cualquier tipo de tratamiento que modifique la terminación superficial original, forma y medidas de los conductos, tanto de admisión como de escape, siendo la misma tal cual sale del proceso de fundición.

Las tapas podrán ser rectificadas para su reparación (solamente en el plano y en el cielo).

Se permite soldar las mismas en caso de roturas, pero rectificando a su forma original.

En la rosca de bujía, se permite reparar, soldar o realizar inserto manteniendo medidas originales.

Se permite el rectificado del asiento de válvulas manteniendo los 45° (grados) de inclinación original.

Casquillos únicamente de material magnético.

Diámetro interno máximo de casquillos de válvulas 19,60 mm para admisión y 17,80 mm para escape; podrán ser medidos con herramienta en modalidad no pasa. El rectificado de los casquillos de válvula no deberá llegar hasta el límite entre el casquillo y el conducto de la tapa.

Se permite el reemplazo de casquillos de válvula por originales o su reemplazo de reposición de venta comercial masiva de origen chino o nacional (prohibidos los de competición).

Diámetro máximo de conducto a la entrada de la admisión 24,50 mm, del escape 22,00 mm.

Se permite modificar los espárragos de escape de cualquier material con un máximo de hasta 8 mm de diámetro.

Tensor de cadena de distribución: Obligatorio, original del modelo en uso, no se permite realizar modificación para fijar tensor. Está prohibido fijarlo, enclavarlo/s o fabricarles algún tope.

Art. 10- CUBICAJE DE TAPA DE CILINDROS.

La tapa cubicada deberá tener 13,5 cm³ como mínimo medido con motor armado, pistón en PMS y en las condiciones de haber terminado la competencia, al ras de la bujía sin desborde/rebalse. El proceso de cubicaje será con un mínimo de 0,10 mm de luz de válvulas, girando el motor lentamente hacia adelante y hacia atrás sin rebalse. No se permite desarmar ni limpiar el interior de la cámara de combustión desde que inició la competencia el motor y la verificación técnica. Se realizará con bureta por barrido utilizando gasoil de mejor calidad de YPF. El proceso será con tolerancia cero.

Handicap:

Pilotos con peso superior a 5kg por encima del peso mínimo sin lastre, la tapa cubicada deberá tener 13,2 cm³ como mínimo.

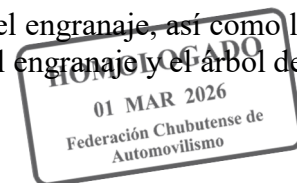
Pilotos con peso superior a 10kg por encima del peso mínimo sin lastre, la tapa cubicada deberá tener 13,0 cm³ como mínimo.

Art. 11- ÁRBOL DE LEVAS.

Original del motor o su reemplazo de reposición de venta comercial masiva, manteniendo las medidas originales. Cruce y alzada original.

Se permite la modificación del punto de masa entre el árbol de levas y el engranaje, así como la opción de realizar correderas en el engranaje de mando de masa. El acople entre el engranaje y el árbol de levas debe realizarse utilizando los tornillos originales o tornillos tipo allen.

El círculo base deberá tener un diámetro de 21,10 mm +/- 0,15 mm.





Las mediciones de cruce y alzada se efectuarán con el motor completamente armado tal y como terminó al final de la competencia. No se permite desarmar ni limpiar el interior de la cámara de combustión entre el final de la competencia y la verificación técnica. Las mediciones se realizarán utilizando dos comparadores, uno para la admisión y otro para el escape, con una centésima de milímetro de precarga, sobre el platillo de válvula. Las mediciones deberán realizarse en el sentido de giro del motor, y los valores serán los siguientes:

- Alzada de Escape 5,45 mm +/- 0,25 mm.
- Alzada de Admisión 5,65 mm +/- 0,25 mm.
- Cruce: 1,70 mm AAA y el RCE 0,60 mm. Tolerancia +/- 0,20 mm.

Art. 12- GUIAS DE VÁLVULAS.

Originales en material, forma y dimensiones o su reemplazo de reposición de venta comercial masiva idénticas en material, forma, masa y dimensiones. Deben ser de material magnético. Se prohíbe rebajar, suplementar o rellenar, prohibido el uso de guías de bronce o realizar encamisado de las mismas.

Art. 13- VÁLVULAS.

Las válvulas (una de escape y una de admisión) deben ser originales o de reposición de origen Chino, Japón, Brasil o de fabricación nacional. Se encuentra prohibido el uso de válvulas de competición con excepción del uso de válvulas 3B Racing. No se permite válvulas 3B Power. No se permite vástagos con tratamientos de cromo, ni vástagos huecos. La válvula de admisión obligatoriamente debe ser de material magnético. Excepcionalmente se permitirá hasta el mes de julio inclusive el uso de las válvulas marca Biancospino. Se encuentra prohibido realizar mecanizado sobre las válvulas. Se encuentra prohibido el uso de válvulas de titanio.

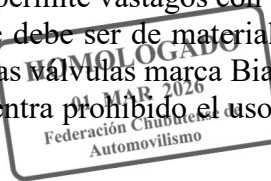
Medidas de Válvula de Admisión:

- Diámetro máximo de la cabeza: 23,30 mm.
- Diámetro del vástago: 5,00 mm. Se contempla desgaste - 0,10 mm.
- Largo total: 66,00 mm +/- 0,40 mm.
- Ángulo del asiento: 45°.

Medidas de Válvula de Escape:

- Diámetro máximo: 20,20 mm.
- Diámetro del vástago: 5,00 mm. Se contempla desgaste - 0,10 mm.
- Largo total: 65,00 mm +/- 0,40 mm.
- Ángulo del asiento: 45°.

Referencias:



Art. 14- PLATILLOS DE VÁLVULAS.

Originales en material, forma y dimensiones o su reemplazo de reposición de venta comercial masiva idénticas en material, forma, masa y dimensiones.



Art. 15- RESORTES DE VÁLVULAS.

Original del motor en sus formas y dimensiones, o su reemplazo de mercado de reposición manteniendo sus medidas (NO DE COMPETICIÓN). Deben tener sus cantidades originales (2 por válvula).

Arandelas de base de resorte exterior de hasta 1,10 mm de uso optativo. Arandela de base de resorte interior, prohibido su uso.

Resortes interiores (chicos): 8 vueltas +/- 1/3 vueltas, de diámetro del alambre 1,7 mm +/- 0,15 mm.

Resortes exteriores (grandes): 7 vueltas +/- 1/3 vueltas, de diámetro del alambre 2,5 mm +/- 0,15 mm.

Art. 16- BALANCINES.

Originales o similares, manteniendo ángulos radios y demás medidas originales. Se prohíbe uso de balancines con rodillo.

Art. 17- TUBO DE ADMISIÓN.

El tubo de admisión que conecta al carburador con el orificio de entrada de admisión de la tapa de cilindros es libre.

Art. 18- CAÑO DE ESCAPE.

Marca DM modelo 4032 K o modelo 4032 Karting.

Se prohíbe cualquier elemento que reduzca el diámetro original del mismo. No está permitido el pintado o agregado de ningún tipo de material.

La arandela junta de escape a la salida de la tapa de cilindros no deberá reducir el diámetro del escape en su punto de contacto.

Figuras del modelo:



Art. 19- CIGÜEÑAL.

Cigüeñal original o de reposición de iguales características al original del motor en uso:

- Carrera de cigüeñal 55,50 mm +/- 0,15 mm:
 - Muñón 25,1 mm +/- 0,10mm.
 - El peso del cigüeñal (con rulemanes y biela) será entre 2050 gr y 2250 gr.
- Carrera de cigüeñal 49,50 mm +/- 0,15 mm.
 - Muñón 25,0 mm +/- 0,10mm.
 - El peso del cigüeñal (con rulemanes y biela) será entre 1850 gr y 2155 gr.

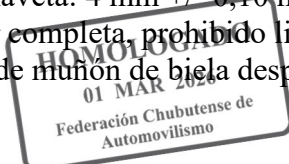
Se prohíbe el uso de cigües adoptado en motor BIZZ origen japonés.

Prohibido el mecanizado, rebajado del cigüeñal.

Alojamiento de chaveta: 4 mm +/- 0,10 mm de espesor; original del cigüeñal y del volante.

La chaveta debe ir completa, prohibido limarla, pulirla o alterarla.

Se prohíbe el uso de muñón de biela desplazado.





Art. 20– BIELA.

Original o similar de reposición en el mercado de venta comercial masiva manteniendo su estructura con material magnético.

Se prohíbe el mecanizado, granallado, alivianado, rellenado o cualquier tipo de tratamiento que altere su terminación original.

Para cigüeñal con carrera de 55,50: biela con largo entre centros 100,00 mm +/- 0,20 mm o 102,00 mm +/- 0,20 mm.

Para cigüeñal con carrera de 49,50: biela con largo entre centros 94,00 mm +/- 0,20 mm.

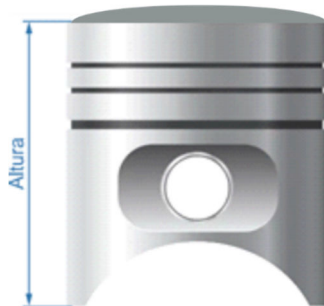
Art. 21– PISTÓN.

El pistón deberá ser de venta comercial masiva para motores de gran serie, de marca y origen libres. Se prohíben los pistones de pollera grafitada y/o ranurada.

Cantidad de ranuras para aros 3, con posición de los aros libre.

Altura mínima del pistón 34,00 mm medido desde el borde inferior de la falda hasta el borde superior.

Ver imagen de referencia:



Perno de pistón de 13 mm +/- 0,15 mm de diámetro, tipo original de venta comercial, no liviano, prohibido el uso de torrintong (rodamiento).

Se permite realizar ranuras sobre la cabeza del pistón (salva válvulas) en zona de acercamiento de cabeza de válvulas sólo con el fin de evitar que éstas golpeen sobre la cabeza del pistón. Prohibido cualquier otro tipo de trabajo adicional sobre el pistón, se encuentra prohibido su mecanizado, la realización de rellenado, pulido o alivianado; es decir, el pistón deberá tener su terminación de fábrica.

Art. 22– AROS.

Los aros deben ser de venta comercial masiva de marca y origen libre. Se prohíbe el uso de aros “L”. Todos los aros deben estar en correcto funcionamiento. Altura de los aros:

- Primer Aro 1 mm, segundo aro 1 mm y tercer aro 2 mm.
- Primer Aro 1 mm, segundo aro 1 mm y tercer aro 2,5 mm.
- Primer Aro 1,2 mm, segundo aro 1,2 mm y tercer aro 2,5 mm.

No se permite mezclar medidas de aros entre opción a, b y c.

Tolerancias de primer y segundo aro +/- 0,10 mm. Tolerancia de tercer aro +/- 0,20 mm.

Art. 23– CARBURADOR.

La marca y procedencia de fabricación del carburador deberá ser CHINA. No se permite con diafragma ni con bomba de pique. No se permite de cortina plana, sólo se permite cortina del tipo cilíndrica y el carburador completo deberá ser estándar, sin mecanizar, con su cebador original sin modificaciones y en funcionamiento. Se prohíbe el uso de carburador adoptado en motor BIZZ origen japonés.

Medidas:

- Diámetro de salida hacia admisión: 19,00 +/- 0,10 mm.





- Diámetro máximo de cortina: 15,10 mm.
- Diámetro máximo exterior de toma de aire: 36,00 mm.
- Distancia entre agujeros de soporte a boquilla de admisión: 47,00 +/- 0,10 mm.
- Difusor: Original, no mecanizado.
- Emulsor: Original.
- Gicleur de alta, diámetro máximo en paso de combustible: 1,05 mm.
- Gicleur de baja, diámetro máximo en paso de combustible: 0,40 mm.

Imagen de referencias:



Art. 24- COMBUSTIBLE.

Nafta de venta en surtidor de estaciones de combustible del tipo Súper o Premium (grado 2 o 3); debe ser adquirida en la localidad donde se realice la competencia y será responsabilidad de cada piloto.

Con el fin de evitar mezclas con alcoholes, aceites y/u otros, el comisario técnico podrá medir su pureza con el elemento de medición cuando este así lo requiera.

Será medida con comparador (herramienta comparadora electrónica de combustible) a fin de evitar mezclas con alcoholes, aceites y/u otros mejoradores, según procedimiento recomendado por el fabricante:

Encender el equipo y colocar el sensor en combustible conocido.

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

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

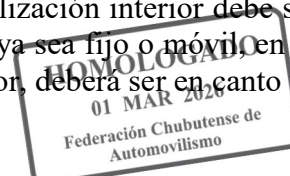
Resultados:

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

Art. 25- FILTRO DE AIRE.

Se permite exclusivamente el uso de un conjunto de porta filtro y filtro de aire en una sola pieza, sin Venturi, y de comercialización masiva.

La sección del porta filtro deberá presentar ángulos rectos y su canalización interior debe ser cilíndrica y recta. No se permite ningún tipo de elemento difusor o canalizador, ya sea fijo o móvil en su interior. La terminación del porta filtro, en su punto de conexión con el carburador, deberá ser en canto vivo.



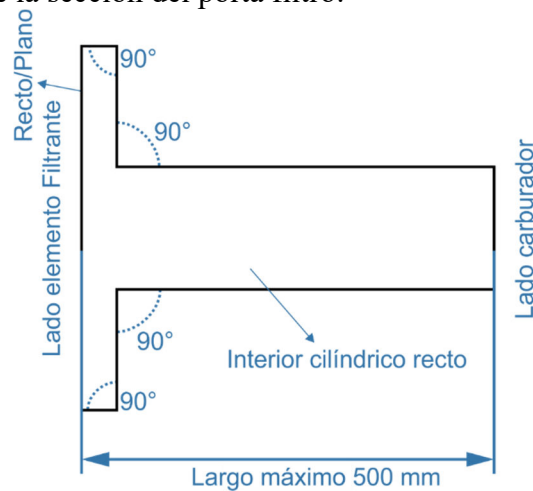


La sección del elemento filtrante deberá estar compuesto exclusivamente de goma espuma o papel filtrante. No podrá contener elementos difusores o canalizadores en su interior ni estar expuesto a la aerodinámica del vehículo.

Deberá encontrarse instalado en el vehículo antes de su salida a pista.

Se prohíbe expresamente cualquier modificación o agregado que altere la dirección del flujo de aire o que genere un efecto Venturi.

Figura ilustrativa del formato de la sección del porta filtro:



Art. 26– BOMBA DE COMBUSTIBLE.

Deberá ser mecánica o neumática, es decir, podrá utilizarse la bomba de combustible mecánica accionada por leva desde el eje trasero o la bomba accionada por vacío desde el tubo de admisión (no se permite conexión en la tapa de cilindros, queda prohibido que cualquier excedente circule hacia adentro del conducto de aire).

Art. 27– RODAMIENTOS, JAULAS, RETENES, JUNTAS Y CADENAS.

Originales o similares provistos para motores de gran serie de venta comercial masiva.

Los rodamientos se permiten únicamente con canasto de acero.

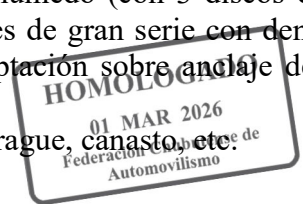
En el caso de obligatoriedad de uso de juntas, los pega juntas o forma juntas no serán considerados como junta.

Art. 28– EMBRAGUE.

El embrague adoptado debe accionarse solamente de manera mecánica comandada con el mecanismo de cambios desde palanca de cambios, siendo este sistema conocido como embrague semi-automático. Queda prohibido cualquier accionamiento del embrague voluntario por parte del piloto.

El sistema de embrague adoptado debe contener canasto multidisco húmedo (con 3 discos en baño de aceite), sus piezas deberán ser de venta comercial masiva para motores de gran serie con denominación comercial de hasta 110 cm³: Resortes libres. Se permite realizar adaptación sobre anclaje de cigüeñal, estrías, piñón y/o corona.

Se prohíbe cualquier otro tipo de modificación sobre el sistema de embrague, canasto, etc.



Art. 29– TRANSMISIÓN.

Las medidas en tipografía *italica color verde* son referenciales.

A. TRANSMISIÓN PRIMARIA.



Opción 1: 21 dientes del cigüeñal, y corona del canasto de embrague 70 dientes. *Relación 3,333:1.*
Opción 2: 17 dientes del cigüeñal, y corona del canasto de embrague 69 dientes. *Relación 4,059:1.*
No se permite mezclar o intercambiar engranajes de estas opciones de transmisión primaria.

B. CAJA DE VELOCIDADES.

Para la división Light, se podrá optar en dejar un solo cambio trabado para todos los participantes.

Opción 1	Árbol A (Dientes de engranaje)	Árbol B (Dientes engranaje)	Relación (Aprox. a 3 dec.)
Primera	36	11	3,273 a 1
Segunda	31	16	1,938 a 1
Tercera	27	20	1,350 a 1
Cuarta	24	23	1,043 a 1

Opción 2	Árbol A (Dientes de engranaje)	Árbol B (Dientes de engranaje)	Relación (Aprox. a 3 dec.)
Primera	34	12	2,833 a 1
Segunda	29	17	1,706 a 1
Tercera	26	21	1,238 a 1
Cuarta	23	24	0,958 a 1

No se permite mezclar o intercambiar los engranajes entre estas opciones de relaciones de marcha.

C. TRANSMISIÓN SECUNDARIA.

Piñón de 14, 15 o 16 dientes y corona de 23, 24, 25 o 26 dientes (se puede intercambiar). Cadena paso 4-28, origen libre.

Tapa cubre transmisión: opcional su uso.

Art. 30- SISTEMA DE ARRANQUE Y LLAVE/TECLA DE CORTE.

Arranque eléctrico original (con burro de arranque), debe funcionar (Obligatorio su funcionamiento, el motor debe arrancar con este sistema). Se debe accionar con un pulsador.

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

El karting deberá arrancar en línea de largada como en la calle de boxes por sus propios medios.

El sistema de cableado y fichas deben estar con sus debidas protecciones y soportes.

NO SE PERMITEN CABLES DE FORMA SUELTA O DETERIORO ALGUNO.

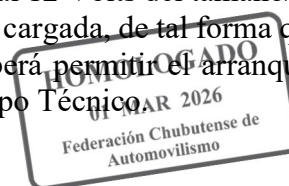
Se permite remover los elementos (engranajes, resortes, ejes) pertenecientes al arranque mecánico (patada), y se permite tapar orificio en cárter.

Art. 31- BATERÍA.

Obligatoria y en correcto funcionamiento. De denominación comercial 12 Volts del tamaño/tipo de motos, selladas, no podrán tener descargas de gases ni líquidos. Deberá estar cargada, de tal forma que el arranque eléctrico del vehículo se pueda poner en marcha con la misma, deberá permitir el arranque mediante el motor eléctrico (burro de arranque) cuando sea requerido por el Cuerpo Técnico.

Art. 32- ENCENDIDO Y ALTERNADOR.

Sistema original del modelo de motor, punto original con chaveta.





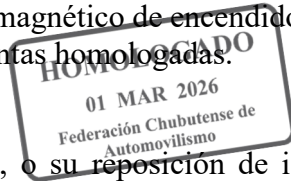
Se prohíbe modificar y/o alterar la chaveta.

A. VOLANTE MAGNÉTICO DE ENCENDIDO.

No se permite:

- Cambiar la polaridad de imanes, no se permite realizar extracción de imanes.
- Pintarlo, pulirlo, alivianarlo, quitar ni agregar material.
- Cambiar ni modificar la posición de la polaridad de imanes.
- Realizar extracción de imanes.
- Cambiar posición, ángulos, medidas, limar ni alterar la pastilla de encendido.

La forma y dimensiones del volante magnético de encendido, y la posición de la pastilla de encendido, podrán ser controlados con herramientas homologadas.



B. CAPTOR.

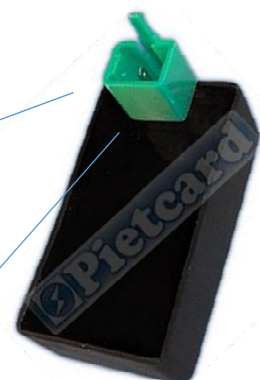
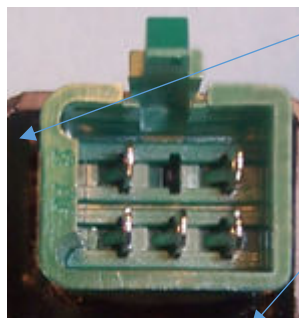
Captor original del motor adoptado, o su reposición de iguales características de venta comercial masiva.

No se permite realizar modificaciones en su anclaje sobre el cárter, no se permiten realizar correderas. No se permite realizar cambios ni modificaciones que cambien la posición original del mismo.

C. UNIDAD DE CONTROL DE ENCENDIDO.

Se aceptará únicamente una Unidad de Control de Encendido, comúnmente conocida como CDI. Sólo serán aptas con alimentación a V.C.A. con avance a Magneto, de 5 pines; no se permiten utilizar Unidades de Control de Encendido con alimentación por batería, tampoco se permiten aquellas que sean programables, seteables, switchables o conmutables (con interruptores de selección).

Serán monomarca (Pietcard), modelo/código 2072 o sus equivalentes 2105, 2110, 2124, 2131, 2139, 2153, 2167, 2175, 2176, 2211, 2222, 2241, 2265, 2298, 2304, 2314, 2319, 2322, 2331, 2345, 2374 o 2406 especificado en el esquema de conexión indicado por el fabricante:



El comisario técnico podrá implementar un sistema de asignación de la Unidad de Control de Encendido por sorteo en cada fecha de competencia. La marca y modelo adoptado en esta modalidad será único. En caso de aplicarse este sistema, cada piloto deberá abonar el costo por única vez en el campeonato de la misma, la cual quedará bajo resguardo del representante de la categoría o de quien



el Ente Organizador dictamine. Las Unidades de Control de Encendido serán sorteadas y entregadas en la acreditación al evento y deberán devolverse al finalizar la competencia final. Cada unidad estará precintada, asegurando su autenticidad e inviolabilidad. En caso de rotura de precinto, o de rotura de la unidad, el piloto deberá abonar una unidad. Se podrá multar y/o desclasificar al piloto por la no devolución del mismo una vez terminada la competencia.

Cada piloto deberá contar con una Unidad de Control de Encendido propia que cumpla con el presente reglamento, para su uso en caso de que el comisario técnico no implemente el sistema de sorteo en algún evento.

D. BOBINA.

Bobina Original del motor en sus formas y dimensiones, o su reemplazo de reposición en mercado manteniendo sus medidas de resistencia, con cable original o de mercado de reposición, el largo del cable es libre.

Se prohíbe las bobinas para competición. Se prohíben las bobinas artesanales. Prohibido el uso de bobinas marca Ferrazzi, Pietcard, Apolo.

E. BUJÍA.

Marca Libre. Rosca original 10mm. Arandela de apoyo obligatoria.

Largo desde la arandela de sello en la rosca hasta el fin de la misma 11,70mm (+/- 0,50).

Se prohíbe el uso de punta de platino o iridium.

Prohibido su torneado y deberá tener arandela original.

Grado térmico libre.

F. ESTATOR Y REGULADOR DE VOLTAJE.

El estator y el regulador de voltaje son de uso obligatorio según la originalidad del motor o su reposición de venta comercial masiva.

El sistema con el motor en marcha a menos de 3000 rpm, debe cargar al menos 13,3 volts. Se podrá controlar su funcionamiento midiendo con voltímetro o tester desde los bornes de la batería o en cables del regulador. Opcional: Se permite instalar corte de carga al positivo de la batería, igualmente se podrá verificar que el sistema cargue en mínimo de 13.3 V.

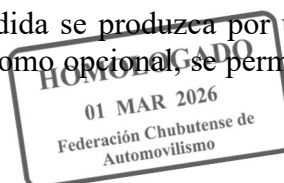
El estator deberá ser del tipo trifásico o monofásico manteniendo la originalidad y características del motor en uso. Prohibido el rebobinado.

Para el sistema trifásico el regulador de voltaje debe ser para sistemas trifásicos de 5 cables; obligatoriamente 3 cables irán conectados al estator, uno al positivo de batería y otro al negativo o masa. Para el sistema monofásico, el regulador de voltaje podrá ser para sistemas monofásicos de 4 o 5 cables; obligatoriamente 2 cables irán al estator, uno al positivo de batería y otro al negativo o masa; el quinto cable es opcional su conexión.

Art. 33- DESCARGA DE FLUIDOS.

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

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





Art. 34– INDICADOR ELECTRÓNICO DE MARCHAS y POWER SHIFT.

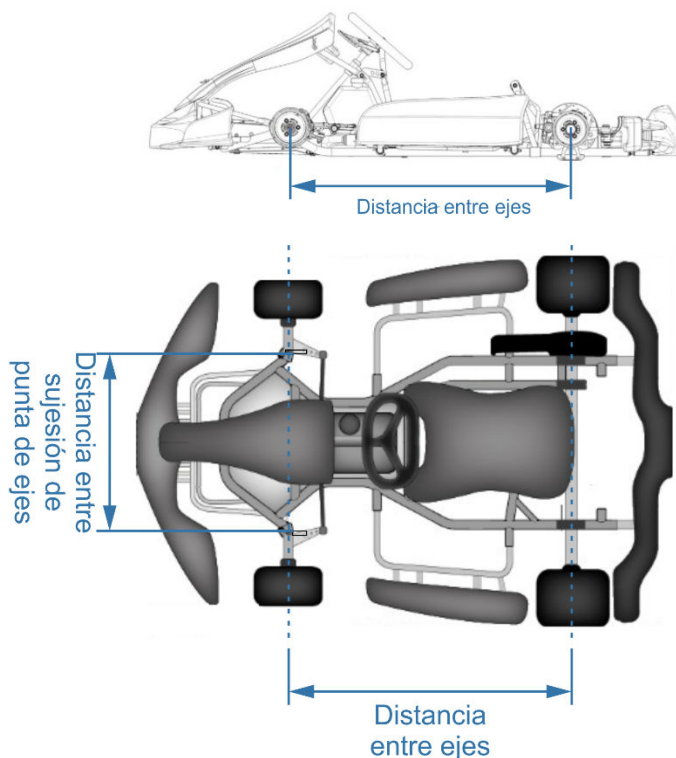
Se prohíbe el uso de display indicador de marcha de caja de cambios.

Se prohíbe el uso de dispositivos corte de corriente o chispa en palanca de cambios, o en cualquier parte del vehículo que produzca corte de corriente al cambiar de marcha.

Art. 35– CHASIS/BASTIDOR.

El chasis/bastidor del karting, deberá ser de fabricación nacional o importado (para los importados se permiten solamente hasta año 2020 inclusive y deberán contar con chapa homologación CIK/CNK y/o chapa de fabricación legible y sin adulterar), todos deben ser de venta comercial masiva, sin suspensiones especiales ni barras estabilizadoras que no sean originales de cada chasis. Sólo se permiten chasis en los que la distancia entre ejes delantero y trasero sea de entre será 100 cm y 127 cm.

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

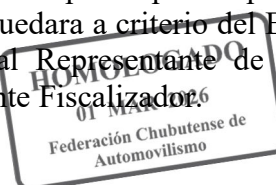


Para el caso de los chasis de más de 2 bancadas traseras, es opcional el uso de la/s bancadas/rulemanes central/es, incluso a estas se las permite utilizar suelta/s.

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

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

En caso que algún piloto no cumpla con esta metodología, el piloto podrá perder puntos, posiciones, multado y/o excluido de la competencia. En caso de excepciones quedara a criterio del Ente Fiscalizador, para lo cual el piloto previamente deberá presentar una nota al Representante de Categoría de su Campeonato Zonal correspondiente para que sea evaluado por el Ente Fiscalizador.





Art. 36– EJE TRASERO.

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

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

Art. 37– PONTONES LATERALES, PARAGOLPE DELANTERO (TROMPA), CORBATA Y PARAGOLPE TRASERO.

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

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

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

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

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

Art. 38– BARRA ESTABILIZADORA Y BARRA CUCHILLA.

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

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

Art. 39– LLANTAS.

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

Las llantas delanteras deberán ser de 4 a 5 pulgadas de ancho. Se permite el uso de llanta y maza portallanta/portamaza.

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

*Tolerancias 1/8 de pulgada medido de afuera a afuera de la llanta.

Art. 40– TROCHAS.

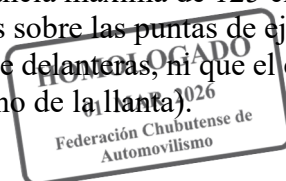
Serán medidas de afuera a afuera sin tolerancia al lomo de la goma.

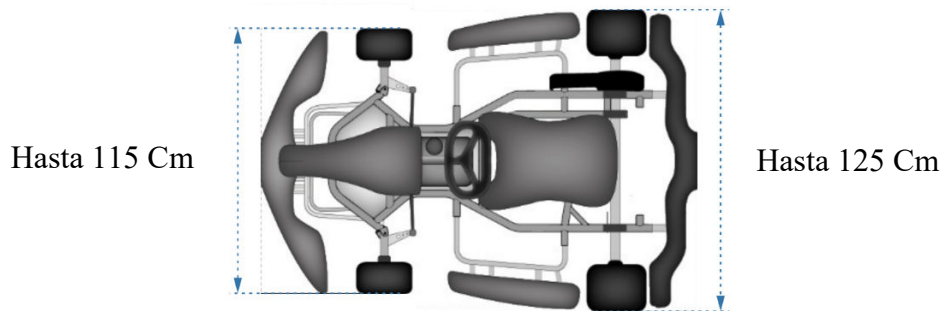
La trocha delantera tendrá una tolerancia máxima de 115 cm.

La trocha trasera tendrá una tolerancia máxima de 125 cm.

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

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





Art. 41- FRENOS.

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

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

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

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

Art. 42- SISTEMA DE DIRECCIÓN Y VOLANTE DE CONDUCCIÓN.

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

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

Art. 43- BUTACA.

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

Art. 44- PISO.

Piso obligatorio, de material rígido (prohibido de plástico) de 1,5 mm hasta 2,5 mm de espesor, se permite ploteo. Cubrirá desde la parte delantera hasta el inicio de la butaca en una sola pieza. No se permite que este elemento sea en mitades o partes. Debe estar sujetado con arandelas y con tuercas autofrenantes al bastidor. En caso de que estuviera calado o con orificios, no deben tener un diámetro superior a los 10mm.

Art. 45- COMANDOS - PEDALES, CEBADOR Y FRENO.

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





Se permite un segundo accionamiento mecánico del freno a cable, de accionamiento desde el volante o palanca de cambios.

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

Art. 46- TANQUE DE COMBUSTIBLE.

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

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

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

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

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

Para los vehículos que tengan bomba de combustible mecánica accionada por leva en el eje trasero, será obligatorio el uso de un accionador mecánico manual de combustible que debe estar en zona al alcance de la mano del piloto en posición natural de conducción.

Art. 47- PERÍMETRO GENERAL.

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

Art. 48- ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS.

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

Art. 49- BATERÍA Y FIJACIÓN DE BATERÍA.

Obligatoria y en correcto funcionamiento. De denominación comercial 12 Volts del tamaño/tipo de motos, selladas, no podrán tener descargas de gases ni líquidos. Deberá estar cargada, de tal forma que el arranque eléctrico del vehículo se pueda poner en marcha con la misma, deberá permitir el arranque mediante el motor eléctrico (burro de arranque) cuando sea requerido por el Cuerpo Técnico.

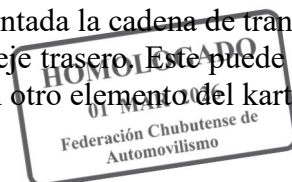
La misma debe estar correctamente fijada a un soporte de forma segura acorde a soportar el tamaño y peso de la misma, en pos de evitar que ésta se desprenda. Queda prohibido cualquier tipo de sujeción principal tal como alambre, sogas, precintos.

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

No debe estar expuesta a alta temperatura y debe estar al menos a 20 mm del tanque de nafta.

Art. 50- PROTECTOR DE CADENA.

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





Art. 51- NEUMÁTICOS.

Neumáticos autorizados, serán provistos por el Ente Organizador o quien este designe. Los neumáticos a utilizar en tandas oficiales deberán estar declarados en el Pasaporte Técnico y firmado por el Comisario Técnico.

Para cada piloto, en un mismo campeonato, categoría y división, se permite un máximo de un juego de neumáticos slick, más un neumático delantero y uno trasero slick, como auxilio los cuales deberán ser utilizados en cuatro fechas consecutivas en las que el piloto participe. Adicionalmente podrá declarar para todo el campeonato un juego de neumáticos de lluvia, más un neumático delantero y uno trasero de lluvia como auxilio.

En todas las sesiones oficiales de cada fecha, desde la Prueba Clasificatoria hasta la Prueba Final, se podrá declarar un solo juego de neumáticos, además de un neumático delantero y uno trasero de auxilio, de los cuales solo uno podrá ser efectivamente utilizado; excepto que se deban utilizar slick y/o lluvia durante la misma fecha:

- Para pista seca serán neumáticos slick. Marca IBF - Slick Amarillo.
- Para pista húmeda/mojado serán neumáticos para lluvia. Marca IBF - Luvia - Sello libre.
- Para pistas de compacto natural serán neumáticos slick. Marca IBF - Slick Amarillo.

Queda prohibido cualquier tratamiento, modificación o reacondicionamiento de los neumáticos.

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.

Se prohíbe el uso de mantas térmicas.

Art. 52- LASTRES.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 53- EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD.

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

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



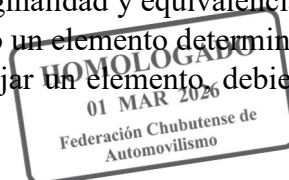


salida a pista del mismo.

Art. 54- CONSIDERACIONES GENERALES.

Queda establecido que:

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





- Ningún elemento podrá cumplir una función distinta de la específicamente prevista por el fabricante del elemento en caso de ser un elemento original, o de la función prevista por el presente reglamento en caso de ser un elemento no original del fabricante declarado.
- Se prohíbe el uso titanio y fibra de carbono, salvo en los casos específicamente descriptos.
- Ante cualquier duda originada en la interpretación de algún término o párrafo del presente reglamento, los interesados deberán abstenerse de aplicar criterios propios y deberán efectuar la consulta correspondiente al Cuerpo Técnico de la FChA, quien emitirá la aclaración pertinente.
- Cualquier situación no prevista en el presente reglamento que pudiera interpretarse como una ventaja técnica, constructiva o de rendimiento, será evaluada por el Cuerpo Técnico, quien podrá declararla antirreglamentaria.
- En caso de reclamaciones o verificaciones, la Comisión Técnica de esta FRAD, utilizará para su cometido como elemento patrón para su control las piezas originales de fábrica o, ante el faltante de este, con su reposición de venta comercial masiva. Ante la existencia de distintos elementos o repuestos de distintas marcas, deberán utilizarse aquellos que se ajusten al presente documento.
- El Cuerpo Técnico se reserva el derecho de retirar y/o retener cualquier elemento del motor o chasis para su análisis, incluso sin que medie denuncia previa.

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

Art. 55– DEVOLUCIÓN.

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

Art. 56– NÚMEROS IDENTIFICATORIOS.

Recuadro fondo naranja con números color blanco. Altura mínima de los números 10 cm.

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

