



FEDERACIÓN CHUBUTENSE DE AUTOMOVILISMO

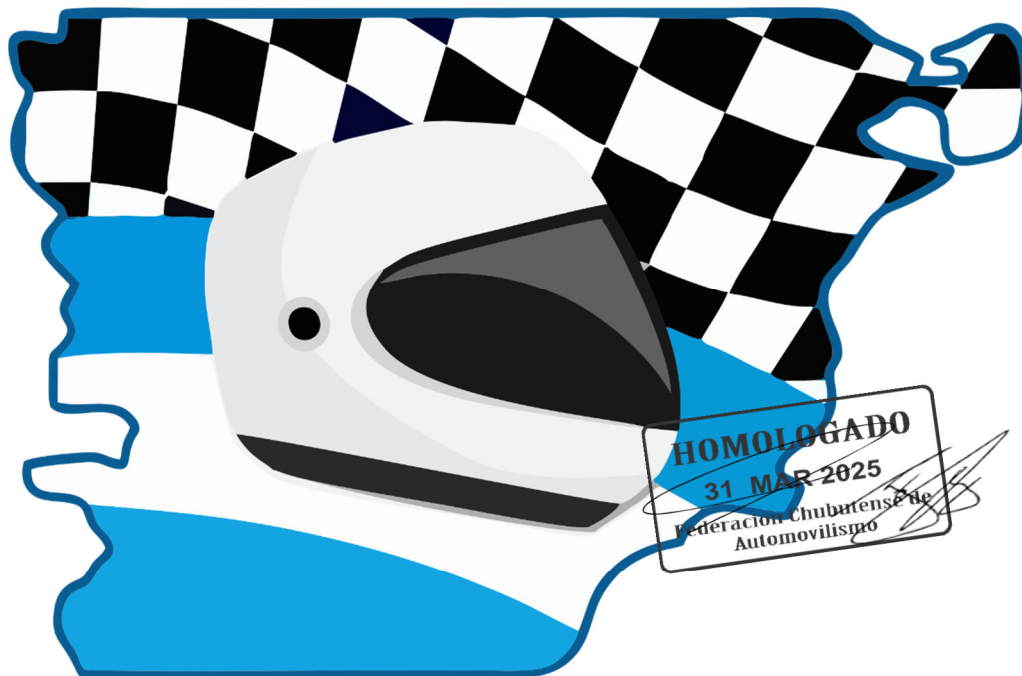
Adherida a la CDA del ACA - Personería Jurídica 818/84 IGJ

Avda. E. Tello N° 465, Gaiman, Chubut



REGLAMENTO TÉCNICO CATEGORÍA 110 4T CHUBUTENSE

CAMPEONATO 2025 KARTING CHUBUTENSE



Federación Chubutense de Automovilismo

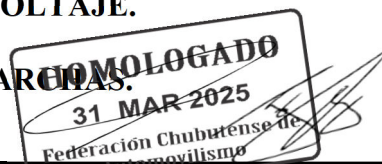


REGLAMENTO TÉCNICO AÑO 2025

CATEGORÍA - KARTING: 110 4T CHUBUTENSE

ÍNDICE

Art. 1– MARCO NORMATIVO.	4
Art. 2– VIGENCIA Y ALCANCE.	4
Art. 2.1– VIGENCIA.	4
Art. 2.2– ALCANCE.	4
Art. 3– MOTOR.	4
Art. 3.1– CARTER.	4
Art. 3.1.1– VENTEO.	5
Art. 3.2– CILINDRO.	5
Art. 3.3– TAPA DE CILINDRO.	5
Art. 3.3.1– CUBICAJE DE TAPA DE CILINDROS.	6
Art. 3.3.2– ÁRBOL DE LEVAS.	6
Art. 3.3.3– GUIAS DE VÁLVULAS.	6
Art. 3.3.4– VÁLVULAS.	6
Art. 3.3.5– PLATILLOS DE VÁLVULAS.	7
Art. 3.3.6– RESORTES DE VÁLVULAS.	7
Art. 3.3.7– BALANCINES.	7
Art. 3.3.8– TUBO DE ADMISIÓN.	7
Art. 3.3.9– CAÑO DE ESCAPE.	8
Art. 3.4– CIGÜEÑAL.	8
Art. 3.4.1– BIELA.	8
Art. 3.4.2– PISTÓN.	8
Art. 3.4.2.1– AROS.	9
Art. 3.5– CARBURADOR.	9
Art. 3.5.1– COMBUSTIBLE.	10
Art. 3.5.2– FILTRO DE AIRE.	10
Art. 3.5.3– BOMBA DE COMBUSTIBLE.	10
Art. 3.6– RODAMIENTOS, JAULAS, RETENES, JUNTAS Y CADENAS.	11
Art. 3.7– EMBRAGUE.	11
Art. 3.8– TRANSMISIÓN.	11
Art. 3.8.1– TRANSMISIÓN PRIMARIA.	11
Art. 3.8.2– CAJA DE VELOCIDADES.	11
Art. 3.8.3– TRANSMISIÓN SECUNDARIA.	11
Art. 3.9– SISTEMA DE ARRANQUE Y LLAVE/TECLA DE CORTE.	12
Art. 3.10– BATERÍA.	12
Art. 3.11– ENCENDIDO Y ALTERNADOR.	12
Art. 3.11.1– VOLANTE MAGNÉTICO DE ENCENDIDO.	12
Art. 3.11.2– CAPTOR.	12
Art. 3.11.3– UNIDAD DE CONTROL DE ENCENDIDO.	12
Art. 3.11.4– BOBINA.	13
Art. 3.11.5– BUJÍA.	13
Art. 3.11.6– ESTATOR Y REGULADOR DE VOLTAJE.	13
Art. 3.12– DESCARGA DE FLUIDOS.	13
Art. 3.13– INDICADOR ELECTRÓNICO DE MARCHAS.	13





Art. 4– CHASIS/BASTIDOR.	13
Art. 4.1– EJE TRASERO.	14
Art. 4.2– ELEMENTOS DE SEGURIDAD.	14
Art. 4.3– BARRA ESTABILIZADORA Y BARRA CUCHILLA.	15
Art. 4.4– LLANTAS.	15
Art. 4.5– TROCHAS.	15
Art. 4.6– FRENOS.	16
Art. 4.7– SISTEMA DE DIRECCIÓN Y VOLANTE DE CONDUCCIÓN.	16
Art. 4.8– BUTACA.	16
Art. 4.9– PISO.	16
Art. 4.10– COMANDOS - PEDALES, CEBADOR Y FRENO.	16
Art. 4.11– TANQUE DE COMBUSTIBLE.	16
Art. 4.12– PERÍMETRO GENERAL.	17
Art. 4.13– ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS.	17
Art. 4.14– BATERÍA Y FIJACIÓN DE BATERÍA.	17
Art. 4.15– PROTECTOR DE CADENA.	17
Art. 4.16– NEUMÁTICOS.	17
Art. 5– PESO MÍNIMO y EDADES.	18
Art. 5.1– LASTRES.	18
Art. 6– GENERALIDADES.	19
Art. 7– DISPOSICIONES GENERALES SOBRE LOS ELEMENTOS DEL VEHÍCULO.	19
Art. 8– NOMENCLATURAS, DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.	19





Art. 1– MARCO NORMATIVO.

El presente Reglamento Técnico de la Categoría de Karting “110 4T 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.

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 Chubutense entrará en vigencia a partir de su fecha de homologación y reemplaza a todo cualquier RT de la categoría emitido con anterioridad.

Art. 2.1– VIGENCIA.

Fecha de emisión: 31 de marzo 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. 3– 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 competencias, 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. 3.1– 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. 3.1.1– VENTEO.

Venteco original del motor en uso, diámetro interno máximo del venteco 6,10 mm.

Art. 3.2– 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 rectificado 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 rectificado.

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. 3.3– TAPA DE CILINDRO.

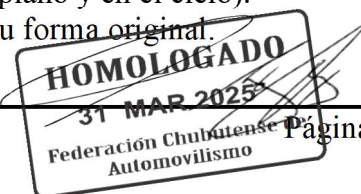
Original del motor en su forma y dimensiones, o su reemplazo de reposición de venta comercial masiva manteniendo y respetando las medidas originales del motor en uso.

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. 3.3.1– 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.

Art. 3.3.2– 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 +/- 0,12 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 (sin luz de válvula, pisada en 0,01 mm), sobre el platillo de válvula. Las mediciones deberán realizarse en el sentido de giro del motor, y los valores serán los siguientes:

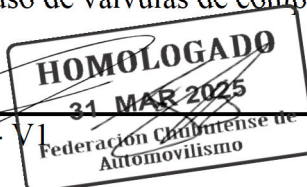
- Alzada de Escape 5,45 mm +/- 0,25 mm.
- Alzada de Admisión 5,65 mm +/- 0,25 mm.
- Cruce: 1,70 mm AAA y el RCE 0,60 mm. Tolerancia +/- 0,20 mm.

Art. 3.3.3– 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. 3.3.4– 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 de las marcas 3b Racing / bbb y Biancospino. No se permite vástagos con tratamientos de cromo, ni vástagos huecos. La válvula de admisión obligatoriamente debe ser de material magnético. Se encuentra prohibido realizar mecanizado sobre las válvulas. Se encuentra prohibido el uso de válvulas de titanio.

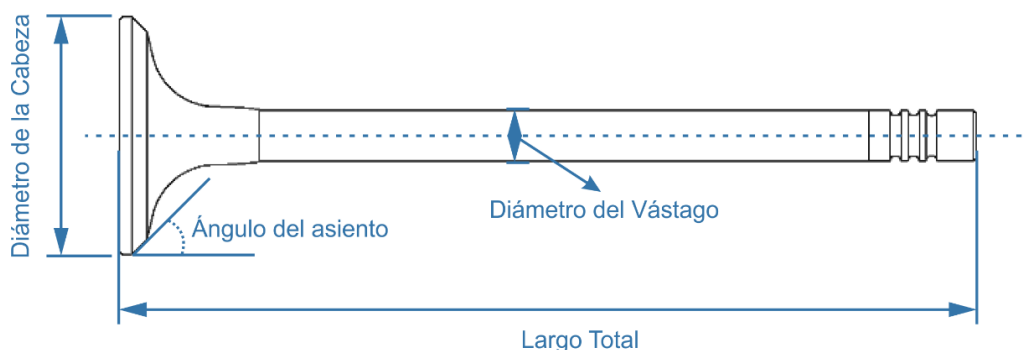
Medidas de Válvula de Admisión:

- 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. 3.3.5- 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. 3.3.6- 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. 3.3.7- BALANCINES.

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

Art. 3.3.8- 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. 3.3.9– 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. 3.4– 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. 3.4.1– 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. 3.4.2– PISTÓN.

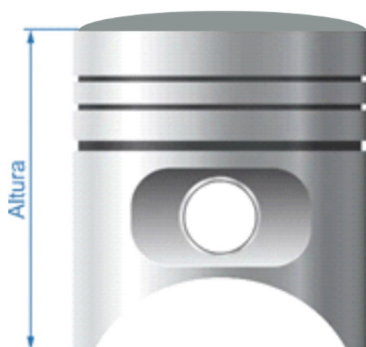
El pistón deberá ser de venta comercial masiva para motores de gran serie, de marca y origen libres. Se prohíben los pistones de pollera grafitada y/o ranurada.

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 $\pm$ 0,15 mm de diámetro, tipo original de venta comercial, no liviano, prohibido el uso de torrington (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. 3.4.2.1– 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 $\pm$ 0,10 mm. Tolerancia de tercer aro $\pm$ 0,20 mm.

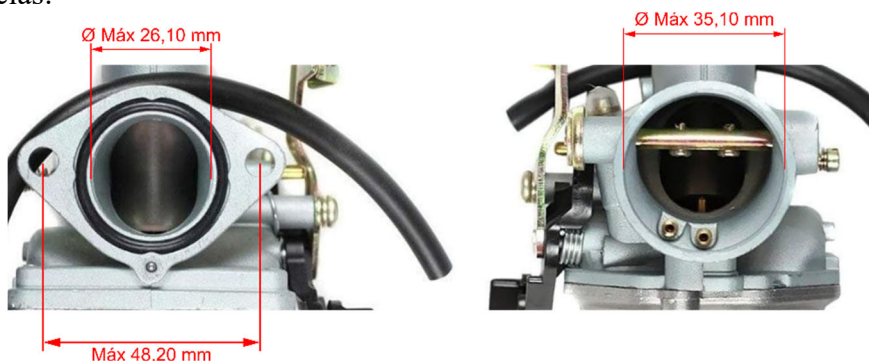
Art. 3.5– CARBURADOR.

La marca y procedencia del carburador son libres. Se permite con o sin bomba de pique, y en el caso de tenerla su uso es opcional. No se permiten carburadores de cortina plana, sólo se permiten cortinas del tipo cilíndrica. Se prohíbe el uso de carburadores adoptado en motor BIZZ origen Japonés.

Medidas:

- Diámetro máximo de salida hacia admisión: 26,10 mm.
- Diámetro máximo de cortina: 20,20 mm.
- Garganta (cuerpo interno) de hasta 25,55 mm de admisión en alto y hasta 18,20 mm de ancho.
- 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:





En caso de realizar las verificaciones de las medidas reglamentadas en modalidad “no pasa”, la tolerancia será de + 0,10 mm respecto a las medidas reglamentadas, excepto los gicleur el cual será de + 0,05 mm respecto a las medidas reglamentadas.

El uso de la aguja es obligatorio, con longitud y espesor libres.

El carburador debe ser estándar tanto en su interior como en su exterior y conductos, por lo que se encuentra prohibido realizar cualquier tipo de modificación sobre el cuerpo del carburador, los pasos de aire, la cortina, los difusores, etc. Se permite reparar roscas de la cuba.

Está prohibido cualquier tipo de mecanizado del cuerpo interno del carburador, este elemento podrá ser medido con herramientas homologadas.

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

Se prohíbe eliminar o modificar el cebador, así como también sus componentes internos.

Art. 3.5.1– COMBUSTIBLE.

Nafta súper o Premium de venta en surtidor de estaciones de combustibles (es decir grado 2 o 3); debe ser adquirida en estación de servicio de la localidad donde se realice la competencia. Sin agregado de aditivos adicionales.

Será medida con comparador con el fin evitar mezclas con alcoholes, aceites y/u otros mejoradores por parte de los competidores. Se realizará con herramienta autorizada por la FChA, y 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 la mezcla predominantemente alcohol por lo cual también se considera adulterado.

Art. 3.5.2– FILTRO DE AIRE.

Entiéndase por el elemento ubicado entre el carburador y el elemento filtrante.

Sólo se permite porta filtro y filtro de aire (de una sola pieza), sin venturi, de ángulo en la sujeción al carburador a 90 grados. No deberá poseer ningún tipo de elemento difusor o canalizador fijo o móvil en su interior.

Se prohíbe cualquier adicionamiento o agregados que produzca efecto venturi u orientación de flujo de aire.

El filtro de aire debe ser de goma espuma o un filtro de moto de venta comercial masiva, y no deberá poseer ningún tipo de elemento difusor o canalizador fijo o móvil en su interior, no puede estar expuesto a la aerodinámica del vehículo. Deberá estar colocado al salir a pista. Se prohíbe cualquier adicionamiento o agregados que produzca efecto venturi u orientación de flujo de aire.

Art. 3.5.3– 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. 3.6– 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. 3.7– 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. 3.8– TRANSMISIÓN.

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

Art. 3.8.1– 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.

Art. 3.8.2– 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)	<i>Relación (Aprox. a 3 dec.)</i>
Primera	36	11	<i>3,273 a 1</i>
Segunda	31	16	<i>1,938 a 1</i>
Tercera	27	20	<i>1,350 a 1</i>
Cuarta	24	23	<i>1,043 a 1</i>

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

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

Art. 3.8.3– 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. 3.9– SISTEMA DE ARRANQUE Y LLAVE/TECLA DE CORTE.

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

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

Se permite remover los elementos (engranajes, resortes, ejes) pertenecientes al arranque mecánico (patada).

Se permite tapar orificio en cárter.

Art. 3.10– BATERÍA.

Obligatoria y en funcionamiento. De denominación comercial 12 Volts del 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.

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;

Debe estar alejada de lugares de alta temperatura y al menos a 20 mm del tanque de nafta.

Art. 3.11– ENCENDIDO Y ALTERNADOR.

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

Se prohíbe modificar y/o alterar la chaveta.

Opcional: Se permite instalar corte de carga al positivo de la batería.

Art. 3.11.1– 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.

Art. 3.11.2– 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.

Art. 3.11.3– UNIDAD DE CONTROL DE ENCENDIDO.

Se aceptará únicamente una Unidad de Control de Encendido, comúnmente conocida como CDI. Sólo serán aptas del tipo alimentadas por batería, de 4 pines (No se permite alimentadas por estator, alternador ni por magneto).

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 esta medida, 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. 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 la no devolución del mismo una vez terminada la competencia.





De igual modo, 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.

Art. 3.11.4– 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.

Art. 3.11.5– 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.

Art. 3.11.6– 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 volts. Se podrá controlar su funcionamiento midiendo con voltímetro o tester desde los bornes de la batería o en cables del regulador.

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.

Opcional: Se permite instalar corte de carga al positivo de la batería.

Art. 3.12– 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.

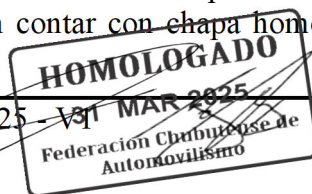
Los recipientes no tendrán capacidad máxima ni mínima definida, En caso de detectar que el recipiente elegido por el piloto desborda o pierde, el piloto solamente podrá ser sancionado con una multa económica a consideración del ente organizador; en caso que la pérdida se produzca por un incidente, la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

Art. 3.13– INDICADOR ELECTRÓNICO DE MARCHAS.

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

Art. 4– CHASIS/BASTIDOR.

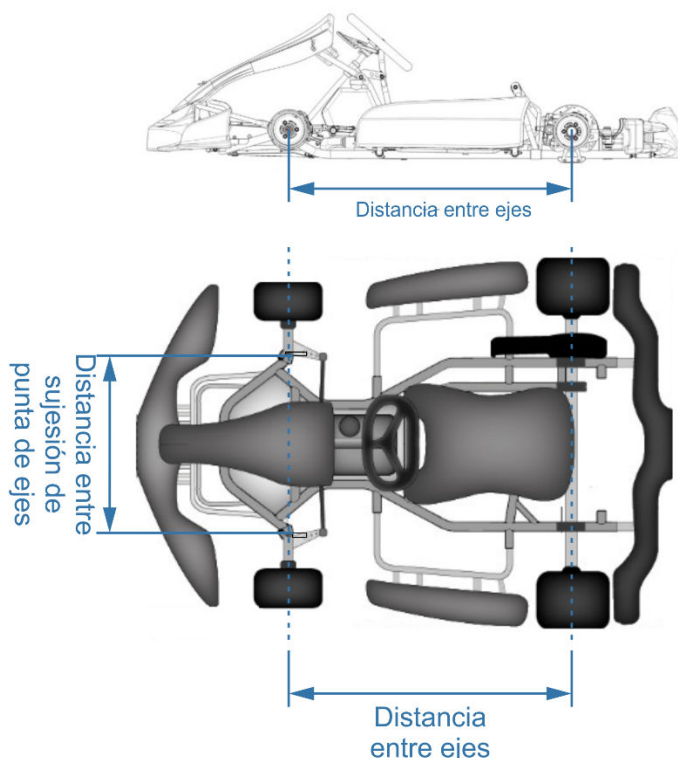
El chasis/bastidor del karting, deberá ser de fabricación nacional o importado (para los importados se permiten solamente hasta año 2020 inclusive y deberán contar con chapa homologación CIK/CNK y/o





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. 4.1– 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. 4.2– ELEMENTOS DE SEGURIDAD.

Es obligatorio el uso de:





- Trompa (Paragolpes delantero): Material plástico inyectado de alto impacto de venta masiva, con la sujeción prevista por cada fabricante (Trabas, ganchos, etc).
- Corbata: Material plástico inyectado de alto impacto de venta masiva, para la sujeción es obligatorio el uso de arandelas y tuercas autofrenantes.
- Pontones Laterales: Material plástico inyectado de alto impacto de venta masiva, para la sujeción es obligatorio el uso de arandelas en el interior y el uso de tuercas autofrenantes.
- Paragolpes Trasero: Se permite paragolpes trasero plástico inyectado de alto impacto de venta masiva o metálico de venta comercial masiva,
El paragolpes trasero debe cubrir por lo menos el 80% de las ruedas traseras. El paragolpes trasero, deberá tener una sujeción adicional en cada lado del chasis con cable metálico de al menos 4 mm de diámetro (similar al utilizado para el sistema de freno), con el fin de evitar que el mismo se desprenda del chasis cayendo a la pista en caso de soltarse del anclaje original al chasis.

Se prohíbe la utilización de estas piezas del tipo artesanal. Solamente se permiten los elementos de seguridad de venta comercial masiva.

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

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

Ante la falta de algún elemento como pontones, trompa o paragolpes se deberá ingresar a reparar, caso contrario se excluirá de la prueba en curso.

Art. 4.3– 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. 4.4– 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 1/3 (un tercio) pulgada medido de afuera a afuera sobre los labios de la llanta.

Art. 4.5– TROCHAS.

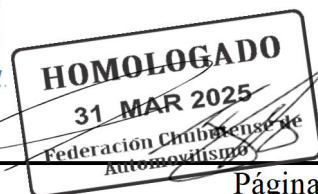
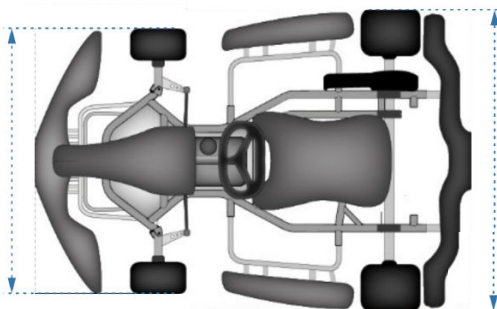
Serán medidas de afuera a afuera sin tolerancia al lomo de la goma.

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. 4.6– FRENOS.

Obligatorio el uso de freno a disco en eje trasero con una sola mordaza (con dos pastillas de freno) comandada por cable. Se permite una sola unidad de sistema de freno con un solo disco de freno (mono disco), el cual puede ser sólido, perforado y/o ranurado, y éste puede ser o no ventilado.

No se permite freno delantero de ningún tipo.

Se prohíbe el freno hidráulico.

Se permite un adicionamiento plástico flexible o rígido para canalización de aire con el fin de refrigerar el sistema de frenos.

Art. 4.7– 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. 4.8– 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. 4.9– 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. 4.10– 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.

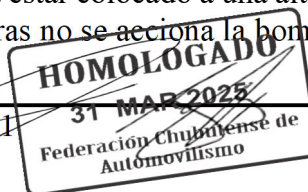
Se permite un segundo accionamiento mecánico del freno a cable, de accionamiento desde el volante o palanca de cambios.

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

Art. 4.11– TANQUE DE COMBUSTIBLE.

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

Se permite colocar opcionalmente un depósito desgasificador / desburbujeador / decantador de combustible con un retorno de dicho combustible al tanque. El mismo podrá estar colocado a una altura prudencial para que por gravedad temporalmente alimente al carburador mientras no se acciona la bomba mecánica en las





detenciones del vehículo. Dicho depósito nivelador no deberá sobrepasar los 100 centímetros cúbicos de capacidad de almacenamiento de combustible.

Para los vehículos que tengan bomba de combustible mecánica accionada por leva en el eje trasero, será obligatorio el uso de un accionador mecánico manual de combustible que debe estar en zona al alcance de la mano del piloto en posición natural de conducción. Está permitido el uso de bombas manuales tipo pera o sistema a cable para accionar la bomba mecánica con la única finalidad de proveer combustible cuando el vehículo no esté en movimiento.

Art. 4.12– 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. 4.13– 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. 4.14– BATERÍA Y FIJACIÓN DE BATERÍA.

Obligatoria y en 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.

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;

Debe estar alejada de lugares de alta temperatura y al menos a 20 mm del tanque de nafta.

Art. 4.15– 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. 4.16– NEUMÁTICOS.

Los neumáticos a utilizar en tandas oficiales deberán estar declarados en el Pasaporte Técnico y firmado por el Comisario Técnico.

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

Neumáticos autorizados Marca Pronec, serán provistos por la categoría:

- Para pista de asfalto (seca) serán neumáticos slick sello rojo.
- Para pista de asfalto (húmeda) serán neumáticos ancorizados (con canalizaciones para lluvia) sello libre.
- Para pista de tierra serán neumáticos específicos para tierra sello Naranja (de 9 tacos).

En un campeonato para cada piloto en una categoría y división en pista de tierra, 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 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.

Art. 5- PESO MÍNIMO y EDADES.

Las edades y los pesos mínimos en orden de marcha (vehículo con piloto y su vestimenta) tal como finalizó la competencia serán:

- División Light: Desde 6 y hasta 12 años de edad. Peso mínimo 130 Kg.
- División Senior: Desde 11 y hasta 16 años de edad. Peso mínimo 145 Kg.
- División Master: Desde 16 años de edad. Peso mínimo 155 Kg.

Chasis de asfalto o importados sumarán 4 Kg adicionales de lastre.

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.

Art. 5.1- LASTRES.

Para ajustar el peso del kart al mínimo requerido en cada división, se autoriza la colocación de uno o varios lastres.

Condiciones de los lastres:

Los lastres deben ser bloques sólidos, no pueden poseer puntas ni filos y deben estar perfectamente sujetos a la butaca o al bastidor en las periferias de la butaca. Opcionalmente se permite fijarlos mediante una planchuela abulonada al soporte de la butaca.

Los lastres deben asegurarse con bulones de al menos 8 mm de diámetro. Se deben utilizar tuercas autofrenantes. Los bulones deben contar con arandelas de al menos 25 mm de diámetro, tanto en el lado de la cabeza del bulón como en el lado de la tuerca.

No se permite ningún otro método de sujeción que ofrezca menor seguridad. Queda expresamente prohibido sujetar los lastres con precintos plásticos, alambres u otros elementos similares.

Está prohibido fijar los lastres en el piso y en componentes de seguridad como pontones, paragolpes, trompa o corbata,

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

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

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





Art. 6- GENERALIDADES.

Queda establecido que:

- El Ente Fiscalizador, en conjunto con el Comité Técnico de la FChA, se reservan el derecho de realizar algún anexo, modificar o re-redactar algún artículo del presente reglamento o de cualquier reglamento dependiente de este reglamento cuando lo consideren conveniente con el propósito de lograr mayor paridad, o habilitar nuevas piezas de difícil existencia, piezas que estén fuera de circulación, etc; o realizar adecuaciones en las reglamentaciones, notificando a los entes organizadores y categorías afectadas.
- Las mediciones y/o comprobaciones que efectúen los Comisarios Técnicos o las Autoridades de un evento, podrán ser realizadas tanto con herramientas de venta comercial masiva (Ejemplos: Calibre, Micrómetro, Medidores Digitales de Velocidad, etc) o con herramientas de fabricación artesanal; éstas últimas deben ser previamente homologadas o autorizadas por la FChA.
- Lo que no está escrito en este reglamento o alguno de los que en este infiera o mencione, no está permitido.
- Queda establecido que los canales de comunicación hacia los pilotos y categorías podrán ser: página web oficial de la FChA, carta documento, carta postal certificada, correo electrónico, WhatsApp. Cualquier otra forma de comunicación se considerará a título informativo.

Ante cualquier duda consulte con los representantes de las categorías siempre manteniendo y preservando el espíritu deportivo de la buena convivencia de los participantes.

Art. 7- DISPOSICIONES GENERALES SOBRE LOS ELEMENTOS DEL VEHÍCULO.

Ningún elemento podrá cumplir una función distinta de la específicamente prevista por el fabricante del elemento en caso de ser un elemento original, o de la función prevista por el presente reglamento en caso de ser un elemento no original del fabricante declarado.

Todos los elementos del vehículo y/o motor, deberán ser originales de fábrica, salvo lo expresamente indicado en el presente reglamento.

En caso de reclamaciones o verificaciones, la Comisión Técnica de esta FRAD, utilizará para su cometido como elemento patrón para su control las piezas originales de fábrica o, ante el faltante de este, con su reposición de venta comercial masiva.

Ante la existencia de distintos elementos o repuestos de distintas marcas, deberán utilizarse aquellos que se ajusten al presente documento.

Los preparadores, pilotos, mecánicos y concurrentes, toda consulta respecto a la interpretación y aplicación de este reglamento técnico, deberá hacerse por escrito ante el ente regulador, quien se reserva el derecho de aprobar o no todo aquello que no esté especificado en el mismo, y se estará conforme a lo que éste dictamine. Ante cualquier duda se debe abstener de ser interpretarlo según su propio criterio.

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

Art. 8- NOMENCLATURAS, DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.

ACA: Automóvil Club Argentino.

Art: Artículo/s.





FEDERACIÓN CHUBUTENSE DE AUTOMOVILISMO

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

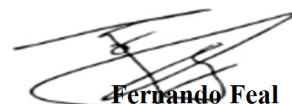
Avda. E. Tello N° 465, Gaiman, Chubut



Box abierto:	Durante la tanda correspondiente, los pilotos podrán ingresar a boxes y volver a salir a pista cuantas veces lo deseen.
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 de la CDA 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.
PMS:	Puerto Muerto Superior.
Provisto por:	La provisión, resguardo y/o registro será responsabilidad de la persona o entidad designada por el reglamento o la reglamentación.
Provisto por el Ente Organizador:	La provisión, resguardo y/o 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, 31 de marzo de 2025
Federación Chubutense de Automovilismo


Ricardo Lagos
Presidente FChA


Fernando Feal
Secretario FChA

