



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 4T PATAGÓNICA ANEXO I CAMPEONATO 2026 KARTING CHUBUTENSE



Federación Chubutense de Automovilismo



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

ÍNDICE

DISPOSICIÓN PRELIMINAR ANEXO I	3
Art. 4- PESO MÍNIMO.	3
Art. 5- NÚMEROS IDENTIFICATORIOS.	3
Art. 6- CHASIS.	3
Art. 6.3- LLANTAS Y MASAS.	3
Art. 6.4- PONTONES LATERALES. PARAGOLPES DELANTERO (TROMPA). CORBATA Y PARAGOLPE TRASERO.	3
Art. 7- CAMBIO DE MOTOR.	4
Art. 12- FILTRO DE AIRE.	4
Art. 13- NEUMÁTICOS.	4
Art. 16- EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD.	4
Art. 17.7- ÁRBOL DE LEVAS.	4
Art. 17.11- RESORTES DE VÁLVULAS.	5
Art. 17.14- CIGÜEÑAL.	5
Art. 17.18- CARBURADOR.	5
Art. 17.20- EMBRAGUE.	6
Art. 17.27- BUJÍA.	6
Art. 18.20- EMBRAGUE.	7
Art. 18.23- BUJIA.	7
Art. 18.24- SISTEMA DE ARRANQUE.	7
Art. 19- CONSIDERACIONES GENERALES.	7
Art. 21- LASTRES.	9
Art. 22- DEVOLUCION.	9





DISPOSICIÓN PRELIMINAR ANEXO I

El presente Anexo establece modificaciones, incorporaciones y/o adecuaciones al Reglamento Técnico de la categoría de Karting: 4T Patagónica.

Los artículos que se detallan en el presente documento sustituyen íntegramente a los correspondientes del reglamento vigente, quedando sin efecto los textos anteriores de los mismos.

El presente Anexo entrará en vigencia a partir de la fecha de su homologación.

Art. 4– PESO MÍNIMO.

Los chasis de eje de 30 mm y de 40 mm, el peso mínimo será de 180 kg, para el resto de los chasis el peso mínimo será 185 kg. Para todos los casos será sin tolerancia.

El pesaje se efectuará como el vehículo terminó la carrera al momento de ingreso a parque cerrado.

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– NÚMEROS IDENTIFICATORIOS.

Recuadro fondo blanco con números color negro. 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).

Art. 6– CHASIS.

Podrán ser de fabricación nacional o importados homologados/habilitados por CNK de la CDA o CIK de la FIA. Los mismos deben estar verificados y precintados por el comisario técnico previamente ante la competencia. ESTE PRECINTO SERA PARA EL USO DEL CAMPEONATO 2026.

SE PERMITE EL USO DE CHASIS DENOMINADOS PARA TIERRA.

EN EL CASO DE CHASIS IMPORTADOS SOLO SE PERMITEN LOS HOMOLOGADOS HASTA EL AÑO 2018.

La placa identificatoria del chasis deberá estar soldada al caño que se encuentra ubicado por delante del eje trasero, sin adulteraciones y visible todos sus números y letras.

Art. 6.3– LLANTAS Y MASAS.

De libre origen CIK/CNK .

Material libre.

Traseras: Ancho máximo 8 pulgadas

Delanteras: Ancho máximo 5 pulgadas.

Art. 6.4– PONTONES LATERALES. PARAGOLPES 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.

El paragolpes delantero (trompa con ganchos CIK/CNK) y la corbata deberán ser únicamente de material plástico inyectado, de venta comercial masiva y homologados bajo normativa CIK/CNK.

Queda prohibido realizar cualquier tipo de sujeción adicional al paragolpes delantero. Asimismo, queda prohibido inmovilizar, bloquear o alterar el normal funcionamiento de las aperturas de las trabas o ganchos de sujeción de paragolpes delantero. Las trabas o ganchos deberán contar con un sistema de sujeción secundaria (ej.: precintos o elementos equivalentes) cuya única función sea evitar la pérdida de los mismos en caso de apertura, sin interferir ni limitar su funcionamiento normal.

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.





Se prohíbe la utilización del tipo artesanal de cualquiera de estas piezas.
Prohibido fijar lastres o elementos pesados en estos elementos de seguridad.

Art. 7- CAMBIO DE MOTOR.

Todo piloto que cambie el motor o alguna de las piezas precintadas deberá largar en la última fila en la serie o final según corresponda.

Solo se podrá remplazar el carburador quedando en poder del comisario Técnico, para la posterior revisión.

Art. 12- FILTRO DE AIRE.

De uso obligatorio. Entiéndase por el elemento ubicado en la boca de entrada de aire del carburador, sin mangueras ni prolongadores, etc.

Debe cumplir estrictamente su función la de filtrar el aire entrante.

Debe ser de goma, espuma o un filtro de moto de venta comercial, debiendo el mismo cumplir con su propósito y no poseer ningún tipo de elemento difusor o canalizador fijo o móvil en su interior, no puede estar expuesto a la aerodinámica del kart.

Debe estar colocado y en funcionamiento durante toda la competencia, la pérdida del mismo habilitara a la exclusión.

El portafiltro ubicado entre el carburador y el filtro de aire es libre diseño, pero el mismo no podrá tener ningún ángulo o bisel que entre dentro de la garganta del carburador. Todo ángulo finalizará en el plano de entrada al carburador. Prohibido el uso de venturi dentro del mismo.

Art. 13- NEUMÁTICOS.

Las cubiertas serán provistas por el Ente Organizador o quien este designe. Cubiertas Marca MG sello Rojo. Cada piloto estará obligado a utilizar cada juego de cubiertas durante un mínimo de tres competencias consecutivas en las que participe, no pudiendo reemplazarlas ni utilizar un juego distinto hasta tanto se haya cumplido dicho plazo. No se computará la carrera que se dispute con neumáticos de lluvia.

En caso de piso húmedo/mojado se utilizará compuesto de lluvia de libre marca y origen. Serán sellados por el Ente Organizador o quien este dictamine antes de disputar la competencia.

En caso de denuncia del piloto por pinchadura o de rotura de un neumático, el cuerpo técnico podrá autorizar su cambio por otra ya declarada y usada.

SE PROHIBE EL USO DE MANTAS TERMICAS.

Art. 16- EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD.

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

En caso que el Comisario Técnico considere 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. 17.7- ÁRBOL DE LEVAS.

Árbol de levas original del modelo. Cruce y alzada original.

Se permite ejecutar correderas en el engranaje de mando de masa.

El acople entre el engranaje y el árbol de levas deberá ser realizado con los tornillos originales o similares 6 mm paso 1 (permitidos tornillos tipo allen).

Alzada medida con motor armado en platillo de válvula con una centésima de milímetro de precarga:

Alzada escape: 7,2 mm, alzada admisión 7,5 mm +/- 0,2 mm en ambas.

Con motor armado se medirá cruce, este deberá ser 2,22 mm AAA y el RCE deberá ser de 0,80 mm (+/- 0,20 mm) la medición se realizará sobre platillo sin luz de válvula pisada en 0,01 mm, con dos comparadores





uno para admisión y otro para escape, en sentido de giro del motor. No se podrá objetar, apelar ni cuestionar estas mediciones una vez desarmados del motor los componentes antedichos en párrafo anterior.

Estas mediciones serán corroboradas tal cual terminó la competencia.

Dimensiones círculo base: 25,18 mm +/- 0.05 mm.

Podrá medirse con plantilla homologada.

Art. 17.11- RESORTES DE VÁLVULAS.

Originales o de reposición. 2 por válvula.

Cantidad de válvulas igual a la original del motor.

Arandelas de base de resorte de uso optativo: chica de hasta 0,6 mm grande de hasta 1,00 mm.

Resortes interiores (chicos): 9 vueltas +/- 1/3 vueltas y diámetro del alambre 2,5 mm +/- 0,1 mm.

Resortes exteriores (grandes): 7,5 vueltas +/- 1/3 vueltas y diámetro del alambre 3,8 mm +/- 0,1 mm.

Art. 17.14- CIGÜEÑAL.

Cigüeñal original o de reposición de iguales características al original.

Prohibido su mecanizado, rebajado o balanceado. El peso permitido del cigüeñal con rulemanes, biela y engranaje de distribución será entre 3350 y 3750 gr.

Chavetero: 4 mm +/- 0,1mm; original del cigüeñal y del volante. La chaveta debe ir completa, prohibido limarla, pulirla o alterarla.

Carrera de cigüeñal 49,3 mm +/- 0,20 mm.

Se prohíbe el uso de muñón de biela desplazado.

Art. 17.18- CARBURADOR.

Original del motor, Marca DEKNI Modelo PZ27 de fabricación CHINA o JAPÓN, o su reemplazo en marca W Standard o Vini.

Aguja posición en altura libre respetando los alojamientos del seguro ~~seguro original~~ largo mínimo total 56 mm. Deberá estar colocada en forma de uso original.

Difusor original con medidas máximas de 27,50 mm x 20,00 mm.

Gicleur de alta y baja libre diámetro.

Se permite colocación de gicleur de baja de reposición al original de una sola pieza o de tres partes/piezas. Los diámetros de los dos semi-círculos que forman la garganta del carburador se podrán medir con herramientas homologadas en modalidad no pasa. Diámetro máximo del semi-círculo superior 20,50 mm y del semi-círculo inferior 20,10 mm.

Tubo emulsor original, los capilares laterales de la caña serán 12 en total distribuidos de la siguiente forma: 5 (3 en la parte inferior y 2 en la parte superior), y los mismos enfrentados a 180 grados. A los 90 grados del primer capilar superior tendrá un capilar y su correspondiente enfrentado a 180 grados (quedando en los capilares superiores 1 cada 90 grados). Todos los capilares con un diámetro de 0,55 mm, que se medirá el diámetro con herramienta de 0,60 mm en modalidad no pasa.

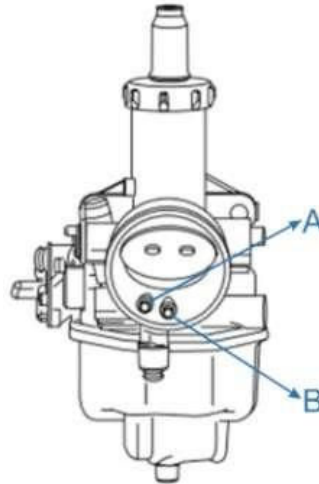
Imagen de referencia:





El diámetro del orificio de descarga (asiento de aguja de la cortina) 2,60 mm se podrá medir con herramienta en modalidad no pasa.

El diámetro de los orificios de ingreso de aire (Air Jet) de baja y alta en la boca del carburador se podrán medir con sonda de 2,40 mm en modalidad no pasa (Referencia A) y con sonda 2,00 mm en modalidad no pasa (Referencia B); ver figura a continuación:



El carburador debe ser estándar tanto en su interior como en su exterior, por lo que se encuentra prohibido realizar cualquier tipo de modificación sobre el cuerpo del carburador, la cortina y tubo emulsor. Se permite reparar roscas de la cuba, reparar o cambiar tornillos 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, o cualquier sistema que modifique la depresión o presión de alimentación original.

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

Art. 17.20- EMBRAGUE.

Original, se prohíbe cualquier tipo de modificación.

De accionamiento manual comandado exteriormente por cable; con canasto de aluminio (máximo: 5 separadores y 6 discos). En todos los casos de venta comercial masiva para motores de gran serie con denominación comercial para motores 150cc. Resortes libres con cantidad máxima 6.

Se prohíbe cualquier otro tipo de modificación sobre el sistema de embrague, canasta, etc. Asimismo, en el canasto, no se permite agregar, quitar o alterar el material del canasto de ninguna forma.

Engranaje de acero.

Peso mínimo de la canasta de embrague: 860 Gr.

Engranaje de acero.

Art. 17.27- BUJÍA.

Original o de reemplazo en forma tamaño y dimensiones.

Prohibido su torneado y deberá tener arandela original.

Grado térmico libre. SE PERMITE LAS DE IRIIDIUM. La rosca de la bujía no podrá ingresar a la cámara de combustión.

Chupete de bujía Baquelita o Metálico, prohibido de competición.





Art. 18.20- EMBRAGUE.

Original, se prohíbe cualquier tipo de modificación.

De accionamiento manual comandado exteriormente por cable; con canasto de aluminio (máximo: 5 separadores y 6 discos). En todos los casos de venta comercial masiva para motores de gran serie con denominación comercial para motores 150cc. Resortes libres con cantidad máxima 6.

Se prohíbe cualquier otro tipo de modificación sobre el sistema de embrague, canasta, etc. Asimismo, en el canasto, no se permite agregar, quitar o alterar el material del canasto de ninguna forma.

Engranaje de acero.

Art. 18.23- BUJIA.

Original o de reemplazo en forma tamaño y dimensiones. Rosca, 12 mm x 1.25 mm, largo máximo de rosca 18 mm.

Prohibido su torneado y deberá tener arandela original.

Grado térmico libre. SE PERMITE LAS DE IRIDIUM.

Chupete de bujía Baquelita o Metálico, Prohibido de competición.

La rosca de la bujía no podrá ingresar a la cámara de combustión.

Art. 18.24- SISTEMA DE ARRANQUE.

Se permite eliminar el eje de arranque (Patada).

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 que lado 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, salvo rotura de alguno de estos elementos que deberá informar al Comisario Técnico.

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

NO SE PERMITEN CABLES DE FORMA SUELTA O DETERIORO ALGUNO.

Art. 19- CONSIDERACIONES GENERALES.

Queda establecido que:

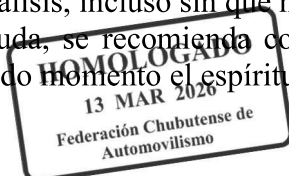
- El Ente Fiscalizador, en conjunto con el Cuerpo Técnico de la FChA, se reservan el derecho de realizar anexos, modificar o re-redactar cualquier artículo del presente reglamento, así como de todo reglamento dependiente del mismo, cuando lo consideren conveniente, ya sea con el propósito de lograr mayor 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. 21- 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 los paragolpes, trompa, babero y pontones).

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.

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. 22- DEVOLUCION.

Todos los elementos que utilice el piloto, pertenecientes a cualquier entidad que interactúe en el evento (por ejemplo: sensores, motores, 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.

