



**FEDERACIÓN CHUBUTENSE DE AUTOMOVILISMO**

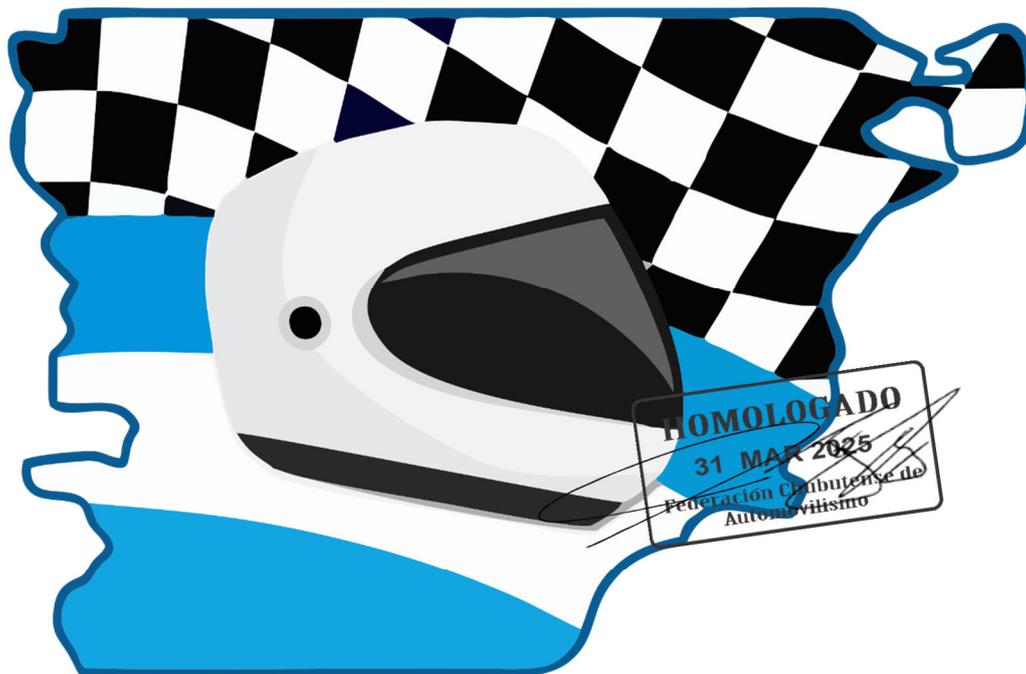
Adherida a la CDA del ACA - Personería Jurídica 818/84 IGJ

Avda. E. Tello N° 465, Gaiman, Chubut



# REGLAMENTO TÉCNICO CATEGORÍA KAYAK 150 4T CHUBUTENSE

## CAMPEONATO 2025 KARTING CHUBUTENSE



**Federación Chubutense  
de Automovilismo**



## REGLAMENTO TÉCNICO AÑO 20

### CATEGORÍA - KARTING: KAYAK 150 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.	5
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.	7
Art. 3.4– CIGÜEÑAL.	7
Art. 3.4.1– BIELA.	8
Art. 3.4.2– PISTÓN.	8
Art. 3.4.2.1– AROS.	8
Art. 3.5– CARBURADOR.	8
Art. 3.5.1– COMBUSTIBLE.	9
Art. 3.5.2– PORTA FILTRO DE AIRE.	10
Art. 3.5.2.1–FILTRO DE AIRE.	10
Art. 3.5.3– BOMBA DE COMBUSTIBLE.	10
Art. 3.6– RODAMIENTOS, JAULAS, RETENES, JUNTAS Y CADENAS.	10
Art. 3.7– EMBRAGUE.	10
Art. 3.8– TRANSMISIÓN.	10
Art. 3.8.1– TRANSMISIÓN PRIMARIA.	11
Art. 3.8.2– CAJA DE VELOCIDADES.	11
Art. 3.8.3– TRANSMISIÓN SECUNDARIA.	11
Art. 3.8.3.1– HÁNDICAP.	11
Art. 3.9– SISTEMA DE ARRANQUE Y LLAVE/TECLA DE CORTE.	11
Art. 3.10– BATERÍA.	11
Art. 3.11– ENCENDIDO Y ALTERNADOR.	11
Art. 3.11.1– VOLANTE MAGNÉTICO DE ENCENDIDO.	11
Art. 3.11.2– CAPTOR.	12
Art. 3.11.3– UNIDAD DE CONTROL DE ENCENDIDO.	12
Art. 3.11.4– BOBINA.	12
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.	15
Art. 4.7– SISTEMA DE DIRECCIÓN Y VOLANTE DE CONDUCCIÓN.	16
Art. 4.8– BUTACA.	16
Art. 4.9– PISO.	16
Art. 4.10– PEDALES, PALANCA DE CAMBIOS Y CEBADOR.	16
Art. 4.11– TANQUE DE COMBUSTIBLE.	16
Art. 4.12– PERÍMETRO GENERAL.	17
Art. 4.13– ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS.	17
Art. 4.14– PROTECTOR DE CADENA.	17
Art. 4.15– NEUMÁTICOS.	17
Art. 5– PESO MÍNIMO y EDADES.	17
Art. 5.1– LASTRES.	18
Art. 6– GENERALIDADES.	18
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 “KAYAK 150 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 KAYAK 150 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.

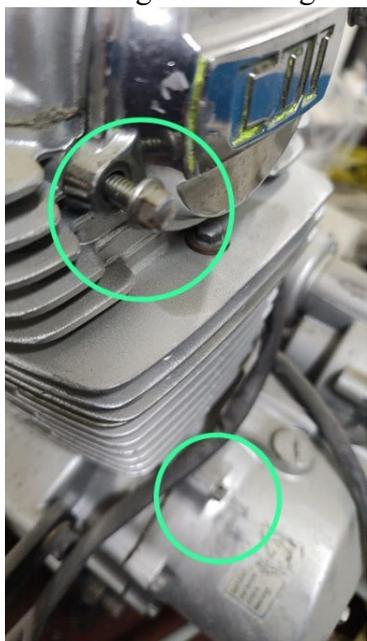
Este reglamento será aplicable en toda la provincia del Chubut y regirán los Campeonatos Zonales de Karting en circuitos de asfalto o tierra.

## Art. 3– MOTOR.

Se permite motor marca Kayak, de origen chino: monocilíndrico de 150 cm<sup>3</sup>, de combustión interna, ciclo de 4 tiempos, refrigerado por aire, con distribución SOHC. Sistema de alimentación por carburador, aspiración natural. Transmisión de cinco velocidades con embrague de accionamiento mecánico.

Se prohíbe el uso de radiador de aceite y/o refrigeración con agua.

El motor deberá poseer orificios de al menos 1,5 mm para ser precintados en los bulones y tuercas que se indican en las siguientes imágenes:



HOMOLOGADO  
31 MAR 2025  
Federación Chubutense de  
Automovilismo



## Art. 3.1- CARTER.

Carter original del motor, formas y dimensiones externas e internas originales.

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.

Ventoeo original, diámetro del ventoeo 8 mm interno y 11,5 mm externo.

## Art. 3.2- CILINDRO.

Cilindro original del motor o su reemplazo de reposición, de venta comercial masiva (Con denominación comercial para KAYAK 150). Se permite el arenado exterior con el fin de mejorar la terminación estética exterior.

Medidas:

- Diámetro máximo: 62,50 mm con tolerancia por desgaste +0,10 mm.
- Altura efectiva mínima: 67,80 mm.

Se permite el rectificadado del cilindro, siempre y cuando se respeten las medidas máximas del diámetro de cilindro. Se prohíbe desplazar el cilindro durante el proceso de rectificadado.

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.

## 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.

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.

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

Altura mínima de la tapa de cilindros, sin caballete, 81,5 mm.

Diámetro interno de casquillos de válvulas medidos en el diámetro menor, 26,00 mm admisión y 21,50 mm escape, tolerancia 0,05 mm será medido con herramienta en modalidad no pasa.

Se permite el encasquillado.

El rectificadado de los casquillos de válvula no deberá llegar hasta el límite entre el casquillo y el conducto de la tapa.

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





## Art. 3.3.1– CUBICAJE DE TAPA DE CILINDROS.

La tapa cubicada deberá tener 17,0 cm<sup>3</sup> 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.

No se permite la modificación del punto de masa entre el árbol de levas y el engranaje.

Se permite 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 6mm paso 1 o tornillos 6mm paso 1 tipo allen.

El círculo base deberá tener un diámetro de 25,18 mm +/- 0,10 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 7,20 mm +/- 0,20 mm.
- Alzada de Admisión 7,50 mm +/- 0,20 mm.
- Cruce: 2,22 mm AAA y el RCE 0,80 mm. Tolerancia +/- 0,15 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.

Guía de válvula de admisión: 42,00 mm largo mínimo total, ingreso en el conducto de admisión 6 mm mínimo en forma cónica.

Guía de válvula de escape: 45,00 mm largo mínimo total, ingreso al conducto en forma cónica 10 mm solapa de apoyo en tapa de cilindros 3,5 mm máximo.

## Art. 3.3.4– VÁLVULAS.

Las válvulas (una de escape y una de admisión) deben ser originales o de reposición de origen Chino o de fabricación nacional. Se encuentra prohibido el uso de válvulas de competición con excepción del uso de válvulas de las marca Biancospino. No se permite vástagos con tratamientos de cromo, ni vástagos huecos.

Medidas de Válvula de Admisión:

- Diámetro de la cabeza: 31,50 mm +/- 0,20 mm.
- Diámetro del vástago: 5,45 mm +/- 0,015 mm.
- Largo total: 91,70 mm +/- 0,60 mm.

Medidas de Válvula de Escape:

- Diámetro de la Cabeza: 26,00 mm +/- 0,20 mm.
- Diámetro del vástago: 5,42 mm +/- 0,015 mm.
- Largo total: 90,70 mm +/- 0,60 mm.





No se permite el mecanizado de las válvulas.

### Art. 3.3.5- PLATILLOS DE VÁLVULAS.

Originales o idénticos 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 originales. 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 de hasta 0,6mm de uso optativo.

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. 3.3.7- BALANCINES.

Originales o similares, manteniendo ángulos radios y demás medidas originales. Se prohíbe el uso de balancines con rodillo. Podrá ser controlado con herramienta homologada.

### Art. 3.3.8- TUBO DE ADMISIÓN.

Original o similar provisto para motores de gran serie en material, forma, terminación superficial y dimensiones.

Queda prohibida la realización de cualquier tipo de trabajo en su interior o del agregado de algún tipo de pieza que canalice u oriente el fluido y/o el aire en su interior.

Se permite realizar orificio para bomba de combustible de accionamiento por vacío.

Diámetro interno del tubo de admisión 29 mm máximo.

### Art. 3.3.9- CAÑO DE ESCAPE.

Provisto por la categoría, fabricado en caño de 38,20 mm de diámetro +/- 0,50 mm.

Se prohíbe cualquier elemento que reduzca el diámetro original del mismo, el cual será medido con una herramienta homologada. No está permitido el pintado. No está permitido el agregado de ningún tipo de material en el interior. No está permitido realizar extensiones del mismo.

La longitud del escape media en la convexidad externa en su totalidad, deberá ser mayor a 80 cm. El apoyo del escape a tapa de cilindros lleva arandela soldada con diámetro interno de 30 mm +/- 0,5 mm.

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. Se permite soldar externamente adicionales (para soportes) que no modifiquen el largo ni el diámetro interno del mismo.

Se permite y recomienda usar supresor de ruido, sordina o silenciador en boxes. No se permite utilizar supresor de ruido, alargues, sordina ni silenciador en competencias.

### Art. 3.4- CIGÜEÑAL.

Cigüeñal original o de reposición de iguales características al original.

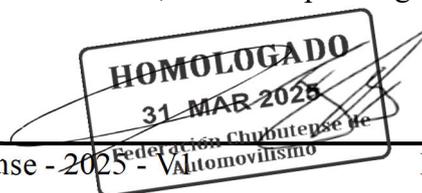
Prohibido el mecanizado o rebajado del cigüeñal.

El peso permitido del cigüeñal con rulemanes, biela y engranaje de distribución será entre 3350 y 3750 Gr.

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.

Carrera de cigüeñal 49,3 mm +/- 0,20 mm. Diámetro de Muñón 30 mm, se contempla desgaste.

Prohibido 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.

Largo entre centros 103,50 mm +/- 0,10 mm

Prohibido su mecanizado, pulido, granallado, alivianado, o cualquier tipo de tratamiento que altere su terminación original.

## Art. 3.4.2– PISTÓN.

El pistón deberá ser original del modelo de motor utilizado, o de reposición de venta comercial masiva para motores de gran serie manteniendo la forma del modelo original. Se prohíben los pistones con pollera grafitada y/o ranurada.

Cantidad de ranuras para aros 3, con posición de los aros libre (para medida 62,50 mm, posición de aros original).

Altura mínima del pistón 55,00 mm medido desde el borde inferior de la falda hasta el borde superior. Ver figura:



Prohibido cualquier trabajo adicional sobre el pistón, se encuentra prohibido su mecanizado (rellenado, pulido o alivianado).

Perno de pistón de 15 mm de diámetro (se contempla desgaste), tipo original de venta comercial, no liviano, sin torrrington (rodamientos).

### 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.

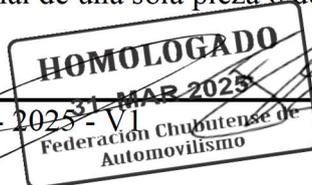
Tolerancias de primer y segundo aro +/- 0,10 mm. Tolerancia de tercer aro +/- 0,20 mm.

## Art. 3.5– CARBURADOR.

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

Aguja posición en altura libre, largo mínimo total 56 mm y deberá estar colocada en forma de uso original. El diámetro de paso de combustible del gicleur será medido con sonda de 1,15 mm en la modalidad no pasa, el diámetro máximo del gicleur de baja será medido con sonda de 0,45 mm en la modalidad no pasa. Difusor original 27,50 mm x 20,00 mm.

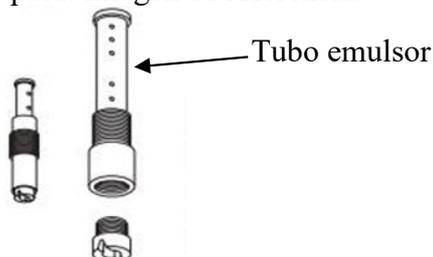
Se permite colocación de gicleur de baja de reposición al original de una sola pieza o de tres partes/piezas.





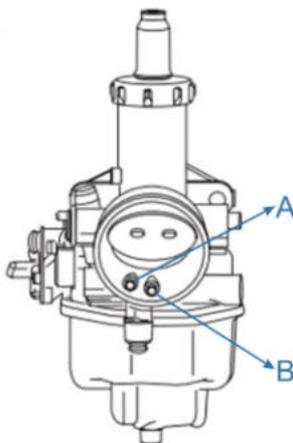
Los diámetros de los dos semi-círculos que forman la garganta del carburador se podrán medir con herramientas homologadas en modalidad no pasa. Diámetro del semi-círculo superior 20,50 mm y diámetro del semi-círculo inferior 20,10 mm.

Tubo emulsor original, los orificios laterales del mismo serán seis en la parte inferior y cuatro en la parte superior, todos en sentido transversal a 90° del tubo y de un diámetro de 0,55 mm, 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 zonda de 1,40 mm en modalidad no pasa (Referencia A) y con zonda 1,00 mm en modalidad no pasa (Referencia B); ver figura a continuación:



El carburador debe ser estándar tanto en su interior como en su exterior 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, 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, 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 a fin de evitar mezclas con alcoholes, aceites y/u otros mejoradores, con herramienta autorizada por la FChA 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– PORTA FILTRO DE AIRE.**

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

Será provisto por la categoría, 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 vehículo y debe tomar aire desde atrás.

Se permitirá el realizado de cortes en el extremo de contacto con el carburador. También así el uso de una junta entre los dos elementos, la cual no podrá cumplir la función de elemento difusor ni superar en dimensión el labio exterior de admisión del carburador.

Se permite el uso de cualquier tipo de soporte en la parte externa del porta filtro, se permite el pintado del mismo.

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 adiconamiento o agregados que produzca efecto venturi u orientación de flujo de aire.

### **Art. 3.5.2.1–FILTRO DE AIRE.**

Debe ser de goma espuma o un filtro de moto de venta comercial, 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 adiconamiento 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 bomba accionada por vacío desde el tubo de admisión (no se permite conexión en la tapa de cilindros, además 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.

### **Art. 3.7– EMBRAGUE.**

Original, o su reposición de venta comercial masiva para motores Kayak 150.

Solamente permitido el sistema de embrague húmedo (en baño de aceite) con canasto de aluminio y engranaje de acero.

### **Art. 3.8– TRANSMISIÓN.**

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



**Art. 3.8.1– TRANSMISIÓN PRIMARIA.**

Piñón de transmisión del cigüeñal 21 dientes, corona del canasto de embrague 70 dientes. *Relación 3,333:1.*

**Art. 3.8.2– CAJA DE VELOCIDADES.**

Marcha	Árbol A (Dientes eng.)	Árbol B (Dientes eng.)	Relación (Aprox. a 3 dec.)
Primera	36	13	2,769 a 1
Segunda	32	17	1,882 a 1
Tercera	28	20	1,400 a 1
Cuarta	26	23	1,130 a 1
Quinta	24	25	0,960 a 1

**Art. 3.8.3– TRANSMISIÓN SECUNDARIA.**

Cadena paso 4-28, origen libre.

Piñón 14 dientes.

Corona 24 o 25 dientes.

Tapa cubre transmisión: opcional su uso.

**Art. 3.8.3.1– HÁNDICAP.**

Sólo en división Master: Los vehículos que en orden de marcha (vehículo con piloto y su vestimenta) sin lastre superen los 10 kg por sobre el peso mínimo podrán cambiar relación de piñón y corona: Piñón de 14 o 15 dientes y corona de 24 a 27 dientes.

**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).

**Art. 3.10– 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. 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.**

El volante magnético de encendido original del modelo de motor.

No se permite:

- Cambiar la polaridad de imanes, no se permite realizar extracción de imanes.



- 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, 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.

La unidad de Control de Encendido, comúnmente conocida como CDI, será exclusivamente marca PIETCARD modelo 2378R. Alimentado por el magneto y por Voltaje de C.A.

El comisario técnico podrá implementar un sistema de asignación de la Unidad de Control de Encendido por sorteo en cada fecha de competencia. En caso de aplicarse esta medida, cada piloto deberá abonar el costo por única vez en el campeonato el valor 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 o violación 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.

Para ambos casos siempre se utilizará la unidad de control de encendido marca PIETCARD modelo 2378R. Se podrá comprobar su funcionamiento en cualquier momento a fin de evitar conexiones paralelas.

Esquema de conexionado indicado por el fabricante:



El vehículo deberá tener la ficha correspondiente instalada para poder reemplazar el mismo sin correr riesgos de cortocircuitos. En caso de no cumplimentar esto (por ejemplo, de tener terminales con cables sueltos) el vehículo no será apto para participar.

### Art. 3.11.4– BOBINA.

La bobina de encendido debe ser original o de uso comercial de venta comercial masiva, prohibido el uso de cualquier bobina de encendido de venta o fabricación para competición.

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. Arandela original de apoyo obligatoria.

Se prohíbe el uso de bujía de competición, se prohíbe punta de platino o iridium.

Prohibido su torneado.

Grado térmico libre.

## Art. 3.11.6– ESTATOR Y REGULADOR DE VOLTAJE.

El estator y el regulador de voltaje son de uso obligatorio original 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.

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.

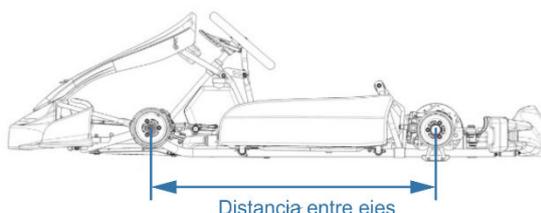
## Art. 3.13– INDICADOR ELECTRÓNICO DE MARCHAS.

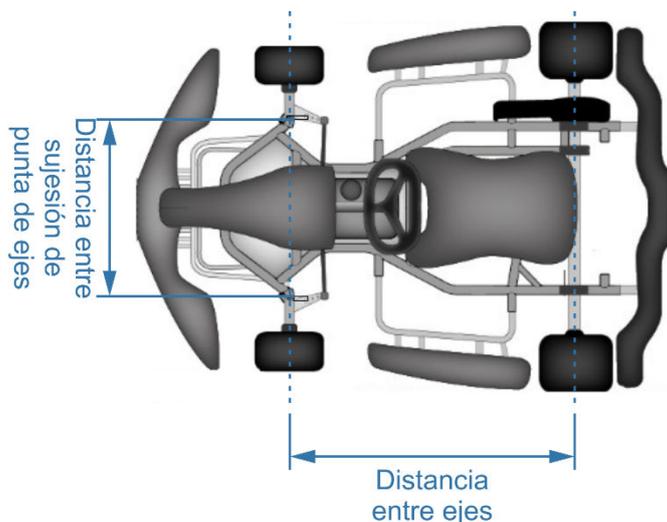
Se prohíbe el uso de display indicador de marcha de caja de cambios.

## Art. 4– CHASIS/BASTIDOR.

El chasis/bastidor del karting, deberá ser de fabricación nacional para circuitos de tierra, debe ser de venta comercial masiva, sin suspensiones especiales ni barras estabilizadoras que no sean originales de cada chasis.

Sólo se permiten chasis de tierra en los que la distancia entre ejes delantero y trasero sea de 101 cm +/- 1cm, 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 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.

#### 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 para circuitos de Asfalto serán de 4 pulgadas, y para este caso, no se permite el uso de llantas montadas sobre portallanta/portamaza, es decir, entre la punta de eje, el ruleman y la llanta no podrá haber piezas intermedias.

Las llantas delanteras para circuitos de Tierra serán las llantas delanteras serán de 4 a 5 pulgadas. Se permite el uso de llanta y 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.

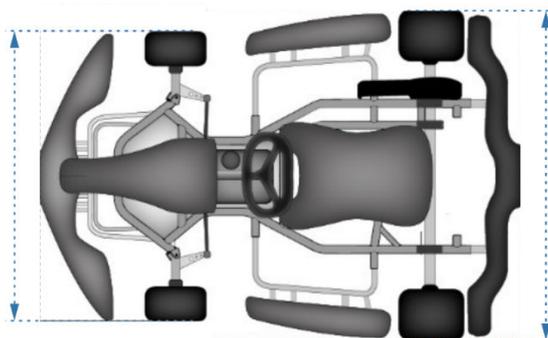
Serán medidas de afuera a afuera sin tolerancia al lomo de la goma.

La trocha delantera tendrá una tolerancia máxima de 110 cm,

La trocha trasera tendrá una tolerancia máxima de 125 cm.

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).

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



#### 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 adiconamiento 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– PEDALES, PALANCA DE CAMBIOS Y CEBADOR.**

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 del freno, de accionamiento desde el volante.

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

Posición de accionamiento de embrague opcional en volante, pedal o sobre palanca de cambios.

#### **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– 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. 4.15– 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.

Tipos de neumáticos autorizados marca Pronec, serán provistos por la categoría:

- Para pista de asfalto (seca) serán neumáticos tipo slick sello rojo.
- Para pista de asfalto (húmeda/lluvia) serán neumáticos ancorizados (con canalizaciones para lluvia) sello libre.
- Para pista de tierra serán neumáticos específicos para tierra sello naranja (traseros 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 11 y hasta 17 años de edad. Peso mínimo 150 Kg.





- División Senior: Desde 12 años de edad. Peso mínimo 175 Kg.
- División Master: Desde 40 años de edad. Excepciones: \*1. Peso mínimo 195 Kg.

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

- Los rangos de edad indicados (desde y hasta) son inclusivos, es decir, el piloto podrá inscribirse por primera vez en una divisional del campeonato en curso, si su edad está dentro del rango especificado.
- Si un piloto que ya se encuentra participando en una divisional cumple una edad que lo excluiría de la misma, podrá continuar compitiendo en dicha divisional hasta la finalización del campeonato en curso.
- Si un piloto no ha alcanzado la edad mínima requerida al momento de su inscripción, no podrá competir en la divisional hasta cumplir la edad mínima establecida.

Excepciones:

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

## Art. 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.

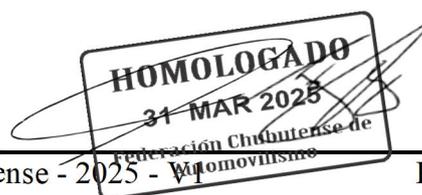
Ningún elemento podrá cumplir una función distinta de la específicamente prevista por el fabricante del elemento en caso de ser un elemento original, o de la función prevista por el presente reglamento en caso de ser un elemento no original del fabricante declarado.

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.
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.





# FEDERACIÓN CHUBUTENSE DE AUTOMOVILISMO

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



Avda. E. Tello N° 465, Gaiman, Chubut

- 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**