



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 KAYAK 150

CAMPEONATO 2026 KARTING CHUBUTENSE



Federación Chubutense de Automovilismo



REGLAMENTO TÉCNICO AÑO 2026 CATEGORÍA - KARTING: KAYAK 150 - ANEXO I

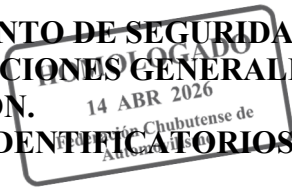
ÍNDICE

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





Art. 42– FRENOS.	18
Art. 43– SISTEMA DE DIRECCIÓN Y VOLANTE DE CONDUCCIÓN.	18
Art. 44– BUTACA.	18
Art. 45– PISO.	18
Art. 46– PEDALES, PALANCA DE CAMBIOS Y CEBADOR.	18
Art. 47– TANQUE DE COMBUSTIBLE.	18
Art. 48– PERÍMETRO GENERAL.	19
Art. 49– ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS.	19
Art. 50– PROTECTOR DE CADENA.	19
Art. 51– NEUMÁTICOS.	19
Art. 52– LASTRES.	20
Art. 53– EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD.	20
Art. 54– CONSIDERACIONES GENERALES.	20
Art. 55– DEVOLUCIÓN.	22
Art. 56– NÚMEROS IDENTIFICATORIOS.	22





Art. 1– MARCO NORMATIVO.

El presente Reglamento Técnico de la Categoría de Karting KAYAK 150 es propiedad de la Federación Chubutense de Automovilismo y regirá la fiscalización de los Campeonatos Chubutenses 2026 de Karting en su modalidad en Kartódromos de Tierra y Asfalto.

En cada campeonato zonal, la categoría deberá designar un representante, conforme a lo establecido en el Reglamento Institucional de Categorías de la FChA.

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

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

Art. 3– EDADES.

Edad mínima: 15 años de edad o 14 años con al menos año de experiencia en karting.

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. 4– PESO MÍNIMO.

Peso mínimo: Chasis nacional para tierra 175 Kg.

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

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

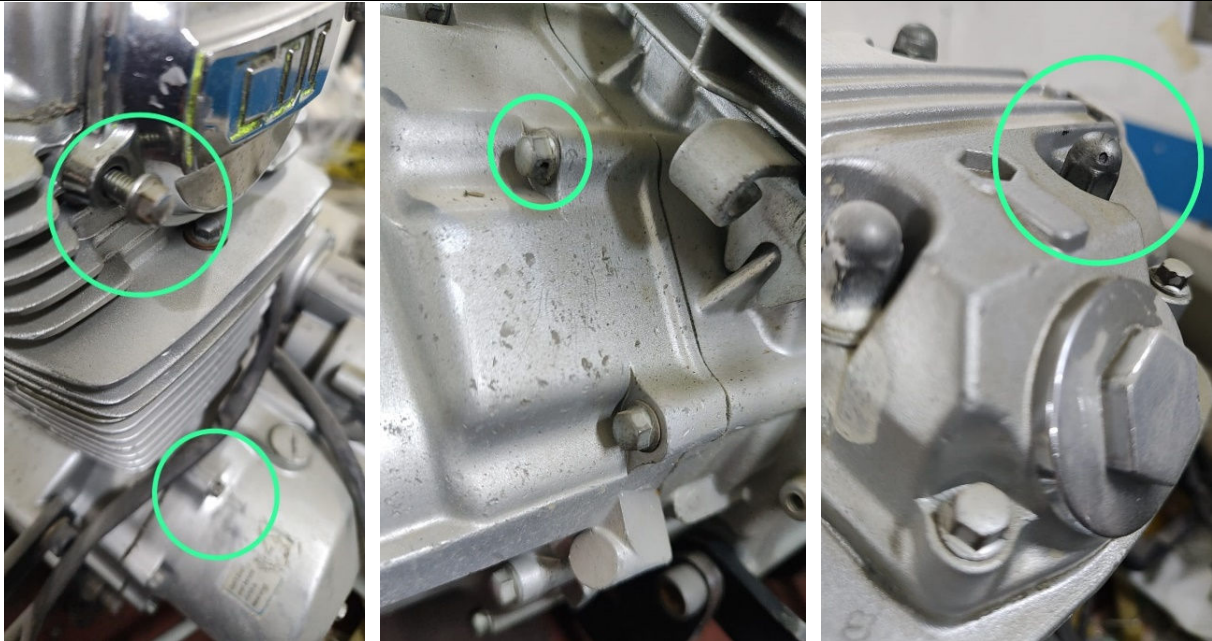
Art. 5– MOTOR.

Se permite motor marca Kayak con denominación comercial Kayak 150, de origen chino: monocilíndrico, 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:





Art. 6- CÁRTER.

Cárter 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. 7- VENTEO.

Venteo original, diámetro del venteo 8,00 mm interno y 11,50 mm externo.

Art. 8- CILINDRO.

Cilindro original (o similar) del motor (Con denominación comercial para KAYAK 150). Se permite el arenado exterior con el fin de mejorar la terminación estética exterior.

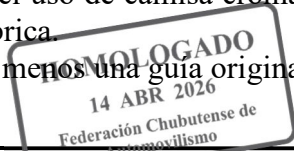
Medidas:

- 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, 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. 9- TAPA DE CILINDRO.

Original (o similar) del motor en su forma y dimensiones.

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. 10- CUBICAJE DE TAPA DE CILINDROS.

La tapa cubicada deberá tener 17,0 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. No se permite desarmar ni limpiar el interior de la cámara de combustión desde que inició la competencia el motor hasta la verificación técnica. La medición se realizará con bureta por barrido utilizando nafta YPF Super y aceite 2T al 50%. El proceso no tendrá tolerancia al rebalse.

Art. 11- ÁRBOL DE LEVAS.

Original (o similar) del motor. Cruce y alzada original.

Para la comprobación del árbol de levas, previo al desarme de la tapa de válvulas y desarme del sistema, el Comisario Técnico podrá realizar las mediciones de cruce y alzada con el motor armado tal y como terminó la competencia. No se permite desarmar componentes entre la finalización de la competencia y la verificación técnica, ni sin autorización del Cuerpo Técnico. Las mediciones se realizarán utilizando dos comparadores, uno para la admisión y otro para el escape, con una centésima de milímetro de precarga, sobre el platillo de válvula. Las mediciones deberán realizarse en el sentido de giro del motor, y los valores serán los siguientes:

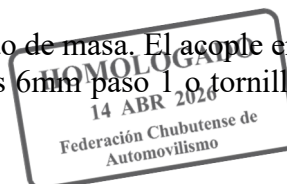
- Alzada de Escape 7,20 mm +/- 0,20 mm.
- Alzada de Admisión 7,50 mm +/- 0,20 mm.
- Cruce: 2,22 mm AAA y el RCE 0,80 mm. Tolerancia +/- 0,20 mm.

En este sentido, no se podrá objetar, apelar ni cuestionar estas mediciones una vez desarmados del motor los componentes antedichos en párrafo anterior.

Luego del desarme el Cuerpo Técnico podrá corroborar el árbol de levas utilizando herramienta homologada por la FChA, también podrá corroborar las medidas del círculo base, el cual deberá tener un diámetro de 25,18 mm +/- 0,10 mm.

Luz de válvula libre.

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 engranaje debe estar centrado con respecto al eje.





El sistema de distribución deberá contener los componentes originales (o similares), incluye: piñón en cigüeñal de 16 dientes, corona en árbol de levas de 32 dientes, 2 patines, cadena, tensor en funcionamiento original, prohibido modificarlo y/o trabarlo. Imágenes de referencia:



No se permite ningún otro tipo de trabajos adicionales.

Art. 12- GUIAS DE VÁLVULAS.

Originales (o similares) en material, forma 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.

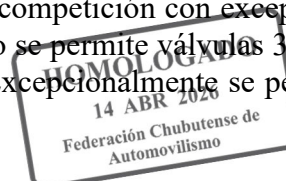
Guía de válvula de escape: 45,00 mm largo mínimo total, ingreso al conducto en forma cónica 10 mm solapa de apoyo en tapa de cilindros 3,5 mm máximo.

Art. 13- VÁLVULAS.

Las válvulas (una de escape y una de admisión) deben ser las originales (o similares) de origen chino o de fabricación nacional. Se encuentra prohibido el uso de válvulas de competición con excepción del uso de válvulas 3B Racing (solamente permitidas 60221-A y 60222-E). No se permite válvulas 3B Power. No se permite vástagos con tratamientos de cromo, ni vástagos huecos. Excepcionalmente se permitirá hasta el mes de julio inclusive el uso de las válvulas marca Biancospino.

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. 14- PLATILLOS DE VÁLVULAS.

Originales (o similares) en material, forma, masa y dimensiones.

Art. 15- RESORTES DE VÁLVULAS.

Original (o similares) del motor en sus formas y dimensiones. 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. 16- BALANCINES.

Originales (o similares), manteniendo ángulos radios y demás medidas originales. Solamente se permiten con sello J, TX o TY, y para todos los casos, se deben utilizar ambos con mismo sello. Se prohíbe el uso de balancines con rodillo.

Podrá ser controlado con herramienta homologada.

Tapa porta balancines: Original (o similar) de motores kayak, altura desde el perno hasta base de 23,80 mm +/- 0,10 mm (esta medida se tomará con perno de balancín colocado).

Distancia entre ejes en torre de balancines es de 65,00 mm +/- 0,1mm, con pernos 12,00 mm.

Art. 17- TUBO DE ADMISIÓN.

Original (o similar). Vulcanizado en su totalidad del lado exterior, y en el medio del lado interior.

Queda prohibida la realización de cualquier tipo de trabajo en su interior o del agregado de algún tipo de pieza con el fin de canalizar u orientar el fluido en su interior.

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

Se permitirá "planchuela" a modo de sujeción del carburador y baquelita de admisión.

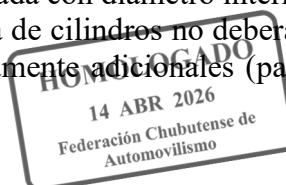
Diámetro interno máximo del tubo de admisión 29 mm.

Art. 18- CAÑO DE ESCAPE.

Provisto por el Ente Organizador o quien este designe, 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. 19- CIGÜEÑAL.

Cigüeñal original (o similar).

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. 20- BIELA.

Original (o similar) de material magnético.

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

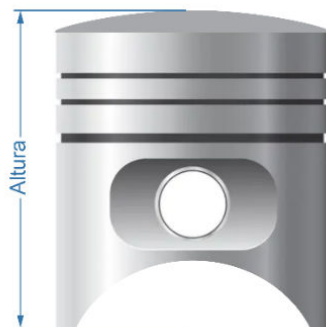
Prohibido su mecanizado, pulido, granallado, alivianado, o cualquier tipo de tratamiento que altere su terminación original.

Art. 21- 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 y geometría del modelo original. Se prohíben los pistones con pollera grafitada y/o ranurada. Peso mínimo del pistón 138 Gr (sin perno, sin aros, sin trabas).

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:



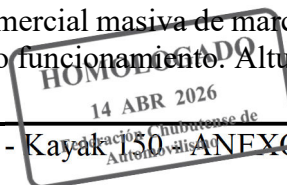
Prohibido cualquier trabajo adicional sobre el pistón, se encuentra prohibido su mecanizado (rellenado, pulido o alivianado).

Perno de pistón de 15 mm de diámetro máximo (se contempla desgaste), tipo original de venta comercial, no liviano, sin torrington (rodamientos). Peso mínimo 35 Gr.

Seguros de pistón del tipo seguer de expansión metálicos. Prohibido los topes de grilón o materiales sintéticos.

Art. 22- AROS.

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





- a) Primer Aro 1 mm, segundo aro 1 mm y tercer aro 2 mm.
 - b) Primer Aro 1 mm, segundo aro 1 mm y tercer aro 2,5 mm.
 - c) Primer Aro 1,2 mm, segundo aro 1,2 mm y tercer aro 2,5 mm.
- No se permite mezclar medidas de aros entre opción a, b y c.
Tolerancias de primer y segundo aro +/- 0,10 mm. Tolerancia de tercer aro +/- 0,20 mm.

Art. 23- CARBURADOR.

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

Aguja posición en altura libre respetando los alojamientos del seguro seguir original, largo mínimo total 56 mm. 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 (o similar) con medidas máximas de 27,50 mm x 20,00 mm.

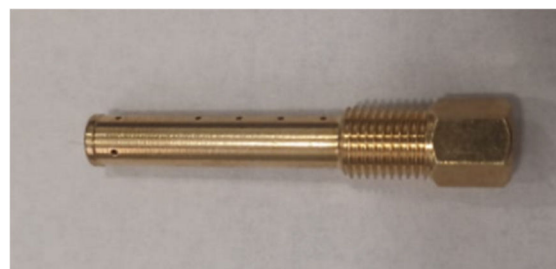
Se permite colocación de gicleur de baja de reposición al original de una sola pieza o de tres partes/piezas. Los diámetros de los dos semi-círculos que forman la garganta del carburador se podrán medir con herramientas homologadas en modalidad no pasa. Diámetro máximo del semi-círculo superior 20,50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

A cada piloto se le entregará sólo un kit de reparación de carburador, que incluirá el tubo emulsor de alta identificado con la sigla "FCh". Del kit entregado, será OBLIGATORIO el uso exclusivo del tubo emulsor de alta provisto por la FChA.

El uso de este componente es de carácter obligatorio y podrá ser controlado por el Cuerpo Técnico en cualquier momento de la competencia (Prueba Clasificatoria, Series Clasificadoras o Finales).

El Cuerpo Técnico de la FChA tendrá la facultad a su criterio de intercambiar el tubo emulsor de alta entre pilotos de la misma categoría..

Las características del tubo emulsor de alta son las siguientes:



Cuenta con 12 capilares de 0,55 mm, 10 capilares de dos lados en una distribución: 1 espacio y 4 en cada lado; y perpendicularmente 2 capilares 1 en cada lado opuesto.

Diámetro interior máximo 2,60 mm en todo su desarrollo.

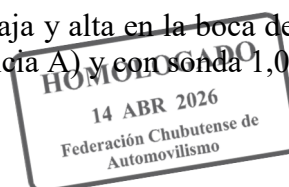
Largo en el sector liso hasta el extremo 23,80 +/- 0,02 mm.

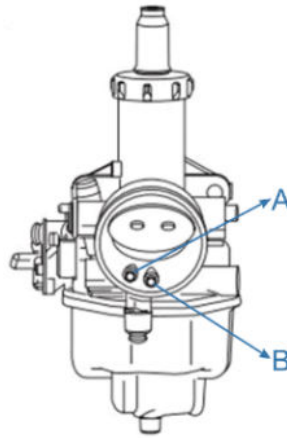
Diámetro del sector liso donde se encuentran los capilares 4,80 +/- 0,02 mm

Largo Total 40,00 +/- 0,02 mm.

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 1,40 mm en modalidad no pasa (Referencia A) y con sonda 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, 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. 24- COMBUSTIBLE.

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

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

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

Encender el equipo y colocar el sensor en combustible conocido.

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

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

Resultados:

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

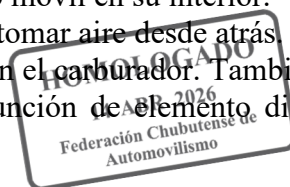
Art. 25- PORTA FILTRO DE AIRE.

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

Será provisto por el Ente Organizador o por quien este designe, 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.

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

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

Art. 26– 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. Se permite el uso de aceites o atrapa partículas sobre la goma espuma.

Art. 27– 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. 28– 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. 29– EMBRAGUE.

En todos los casos de venta comercial masiva para motores de gran serie con denominación comercial para motores 150cc. Se prohíbe cualquier tipo de modificación.

De accionamiento manual comandado exteriormente por cable.

Canasto de aluminio (con 4 separadores y 5 discos, o 5 separadores y 6 discos).

Resortes libres con cantidad máxima 6.

En el canasto, no se permite agregar, quitar o alterar el material del canasto de ninguna forma.

Peso mínimo de la canasta de embrague: 860 Gr. Engranaje de acero.

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

Art. 30– TRANSMISIÓN.

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

A. TRANSMISIÓN PRIMARIA.

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

B. CAJA DE VELOCIDADES.

Marcha	Árbol A (Dientes eng.)	Árbol B (Dientes eng.)	<i>Relación (Aprox. a 3 dec.)</i>
Primera	36	13	<i>2,769 a 1</i>
Segunda	32	17	<i>1,882 a 1</i>





Tercera	28	20	1,400 a l
Cuarta	26	23	1,130 a l
Quinta	24	25	0,960 a l

C. TRANSMISIÓN SECUNDARIA.

Cadena paso 4-28, origen libre.

Piñón 14 dientes.

Corona 24 o 25 dientes.

Tapa cubre transmisión: opcional su uso.

Hándicap: 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, 25, 26 o 27 dientes.

Art. 31- SISTEMA DE ARRANQUE Y LLAVE/TECLA DE CORTE.

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

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

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

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

NO SE PERMITEN CABLES DE FORMA SUELTA O DETERIORO ALGUNO.

Art. 32- BATERÍA.

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

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

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

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

Art. 33- ENCENDIDO Y ALTERNADOR.

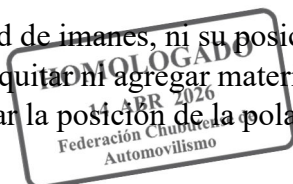
Sistema original (o similar) del modelo de motor, punto original con chaveta. Se prohíbe modificar y/o alterar la chaveta.

A. VOLANTE MAGNÉTICO DE ENCENDIDO.

El volante magnético de encendido original (o similar) del modelo de motor. El peso mínimo del volante, con bendix completo, sin chaveta, sin corona y sin su arandela deberá ser de 1440 Gr. Pastilla de encendido largo máximo 23 mm.

No se permite:

- Cambiar la polaridad de imanes, ni su posición.
- Pulirlo, alivianarlo, quitar ni agregar material.
- Cambiar ni modificar la posición de la polaridad de imanes.





- Realizar extracción de imanes.
- Cambiar posición, ángulos, medidas, limar ni alterar la pastilla de encendido.

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

B. CAPTOR.

Captor original (o similar) del motor.

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

C. UNIDAD DE CONTROL DE ENCENDIDO.

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 o de quien el Ente Organizador designe. 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 o debidamente identificada, 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.

D. BOBINA.

La bobina de encendido debe ser original (o similar).





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

E. BUJÍA.

Marca Libre. La forma y rosca deberá ser de diámetro, largo, forma y paso igual a la bujía original. Arandela original de apoyo obligatoria.

La bujía deberá ser de un solo electrodo. Se prohíbe el uso de bujía de competición, se prohíbe punta de platino o iridium/iridio. Prohibido su torneado o modificaciones sobre la bujía.

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

Para las corroboraciones el Cuerpo técnico podrá utilizar una bujía original del motor y/o NGK D8EA. Imagen de referencia:



F. ESTATOR Y REGULADOR DE VOLTAJE.

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

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

El estator deberá mantener la originalidad y características originales del motor. Prohibido el rebobinado.

El regulador de voltaje podrá ser para sistemas monofásicos de 4 o 5 cables; obligatoriamente 2 cables irán al estator, uno al positivo de batería y otro al negativo o masa; el quinto cable es opcional su conexión.

Art. 34– DESCARGA DE FLUIDOS.

En circuitos con pista de asfalto, ningún vehículo podrá circular ni salir a pista con la libre descarga de aceite, venteo 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, pero 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 Cuerpo Técnico y Comisario Deportivo. Como opcional, se permite que las descargas de combustible vuelvan al tanque de combustible.

Art. 35– INDICADOR ELECTRÓNICO DE MARCHAS Y POWER SHIFT.

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



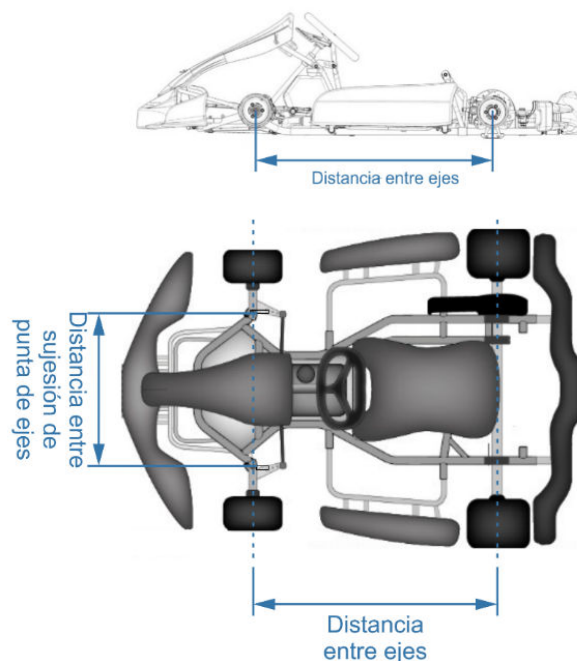


Se prohíbe el uso de dispositivos corte de corriente o chispa en palanca de cambios, o en cualquier parte del vehículo que produzca corte de corriente al cambiar de marcha.

Art. 36– 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 para uso en 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.

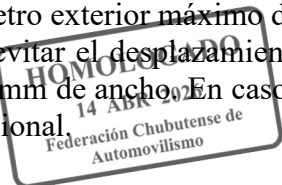
La primera vez que un piloto participe en el presente campeonato, luego de la clasificación en parque cerrado serán precintados o debidamente marcados los chasis por el Comisario Técnico.

En caso que algún piloto no cumpla con esta metodología, el piloto podrá perder puntos, posiciones, multado y/o excluido de la competencia.

Art. 37– 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. 38– 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.

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

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

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

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

Art. 39– 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. 40– 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. 41– TROCHAS.

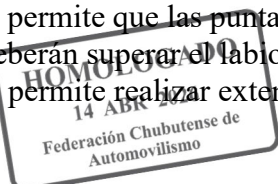
Serán medidas de afuera a afuera sin tolerancia al lomo de la goma.

La trocha delantera tendrá una tolerancia máxima de 110 cm,

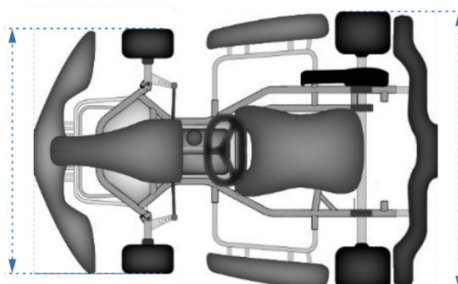
La trocha trasera tendrá una tolerancia máxima de 125 cm.

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.



Hasta 110 cm



Hasta 125 cm



Art. 42– FRENOS.

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

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

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

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

Art. 43– 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. 44– 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. 45– 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. 46– 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. 47– TANQUE DE COMBUSTIBLE.

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





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

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

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

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

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

Art. 48– 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. 49– 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. 50– PROTECTOR DE CADENA.

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

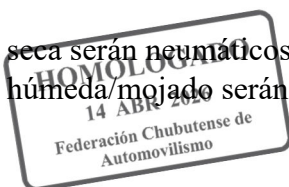
Art. 51– NEUMÁTICOS.

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

- Para cada piloto, en un mismo campeonato, categoría y división, en pista de asfalto se permite un máximo de un juego de neumáticos slick, más un neumático delantero y uno trasero slick, como auxilio los cuales deberán ser utilizados en cuatro fechas consecutivas en las que el piloto participe. Adicionalmente podrá declarar para todo el campeonato un juego de neumáticos de lluvia, más un neumático delantero y uno trasero de lluvia como auxilio.
- Para cada piloto, en un mismo campeonato, categoría y división, en pista de compacto natural (tierra) se permite un máximo de 3 juegos delanteros y 2 juegos traseros, más un auxilio delantero y otro trasero.

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

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





- Para pistas de compacto natural serán neumáticos específicos para tierra. Marca Pronec - Tierra - Naranja (modelo de 9 tacos).

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

Las autoridades podrán inspeccionar el uso de los neumáticos en la entrada o salida de boxes, o en cualquier otro momento y lugar que consideren oportuno.

Se prohíbe el uso de mantas térmicas.

Art. 52– LASTRES.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 53– EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD.

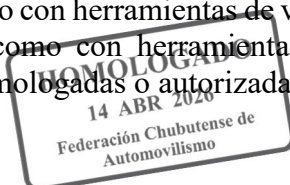
Es obligatorio el uso de elementos de competición para karting, tales como botas, casco, buzo y guantes.

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. 54– CONSIDERACIONES GENERALES.

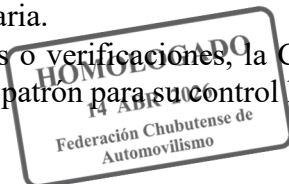
Queda establecido que:

- El Ente Fiscalizador, en conjunto con el Cuerpo Técnico de la FChA, se reservan el derecho de realizar anexos, modificar o re-redactar cualquier artículo del presente reglamento, así como de todo reglamento dependiente del mismo, cuando lo consideren conveniente, ya sea con el propósito de lograr mayor paridad, habilitar piezas de difícil existencia o fuera de circulación, o realizar adecuaciones reglamentarias. Dichas modificaciones serán debidamente notificadas a los entes organizadores y a las categorías afectadas.
- Las mediciones y/o comprobaciones que efectúen los Comisarios Técnicos o las Autoridades de un evento podrán realizarse tanto con herramientas de venta comercial masiva (ej.: calibre, micrómetro, medidores digitales, etc.), como con herramientas de fabricación artesanal, las cuales deberán encontrarse previamente homologadas o autorizadas por la FChA.





- Los canales de comunicación oficiales hacia los pilotos y categorías serán: página web oficial de la FChA, carta documento, carta postal certificada, correo electrónico y WhatsApp, siendo estos los únicos medios con validez oficial. Cualquier otra forma de comunicación se considerará únicamente a título informativo.
- La participación en competencias implica el conocimiento y la aceptación total del presente reglamento, siendo responsabilidad exclusiva de pilotos, mecánicos y concurrentes su cumplimiento.
- Cada piloto será responsable de controlar las medidas, partes y/o repuestos a utilizar, debiendo hacerse cargo de su legalidad y conformidad con el presente reglamento.
- El presente reglamento es de interpretación restrictiva. En consecuencia, únicamente se permitirán las modificaciones, elementos o procedimientos expresamente autorizados en el mismo, quedando prohibido todo aquello que no se encuentre específicamente contemplado. No se admitirán interpretaciones extensivas ni por analogía.
- Todas las piezas deberán corresponder a la pieza original (o similar) y mantenerse en su configuración estándar de fabricación, quedando expresamente prohibida cualquier modificación, alteración, mecanizado, tratamiento o sustitución, salvo en los casos específicamente autorizados en el presente reglamento.
- Queda prohibida cualquier modificación directa o indirecta que altere el funcionamiento original de los elementos, aun cuando la pieza en cuestión no haya sido intervenida en forma directa.
- Se entiende por original (o similar) a toda pieza provista por el fabricante del motor en su configuración estándar de producción, o en su defecto aquellas piezas de reposición de venta comercial masiva en el mercado para motores de gran serie, correspondientes a aplicaciones estándar, pudiendo ser de otra marca, siempre que mantengan idénticas características geométricas y dimensionales, peso y volumen, respeten el diseño y principio de funcionamiento original, y sean de intercambio directo sin requerir mecanizado, adaptación o modificación alguna. Deberán estar fabricadas con materiales equivalentes, quedando prohibido el uso de materiales especiales o de competición (tales como aleaciones livianas, tratamientos térmicos y/o superficiales no originales), así como cualquier elemento que implique una mejora en el rendimiento respecto de la pieza original. Ante cualquier duda, prevalecerá el criterio de la autoridad técnica, siendo obligación del competidor o su responsable técnico en demostrar la originalidad y equivalencia de la pieza.
- Se entiende por “opcional” la posibilidad de utilizar o no un elemento determinado.
- Se entiende por “libre” la facultad de modificar o trabajar un elemento, debiendo el mismo estar presente.
- Ningún elemento podrá cumplir una función distinta de la específicamente prevista por el fabricante del elemento en caso de ser un elemento original, o de la función prevista por el presente reglamento en caso de ser un elemento no original del fabricante declarado.
- Se prohíbe el uso titanio y fibra de carbono, salvo en los casos específicamente descriptos.
- Ante cualquier duda originada en la interpretación de algún término o párrafo del presente reglamento, los interesados deberán abstenerse de aplicar criterios propios y deberán efectuar la consulta correspondiente al Cuerpo Técnico de la FChA, quien emitirá la aclaración pertinente.
- Cualquier situación no prevista en el presente reglamento que pudiera interpretarse como una ventaja técnica, constructiva o de rendimiento, será evaluada por el Cuerpo Técnico, quien podrá declararla antirreglamentaria.
- En caso de reclamaciones o verificaciones, la Comisión Técnica de esta FRAD, utilizará para su cometido como elemento patrón para su control las piezas originales de fábrica o, ante el faltante de





este, con su reposición de venta comercial masiva. Ante la existencia de distintos elementos o repuestos de distintas marcas, deberán utilizarse aquellos que se ajusten al presente documento.

- El Cuerpo Técnico se reserva el derecho de retirar y/o retener cualquier elemento del motor o chasis para su análisis, incluso sin que medie denuncia previa.

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

Art. 55- DEVOLUCIÓN.

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

Art. 56- NÚMEROS IDENTIFICATORIOS.

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

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

