



FEDERACIÓN CHUBUTENSE DE AUTOMOVILISMO

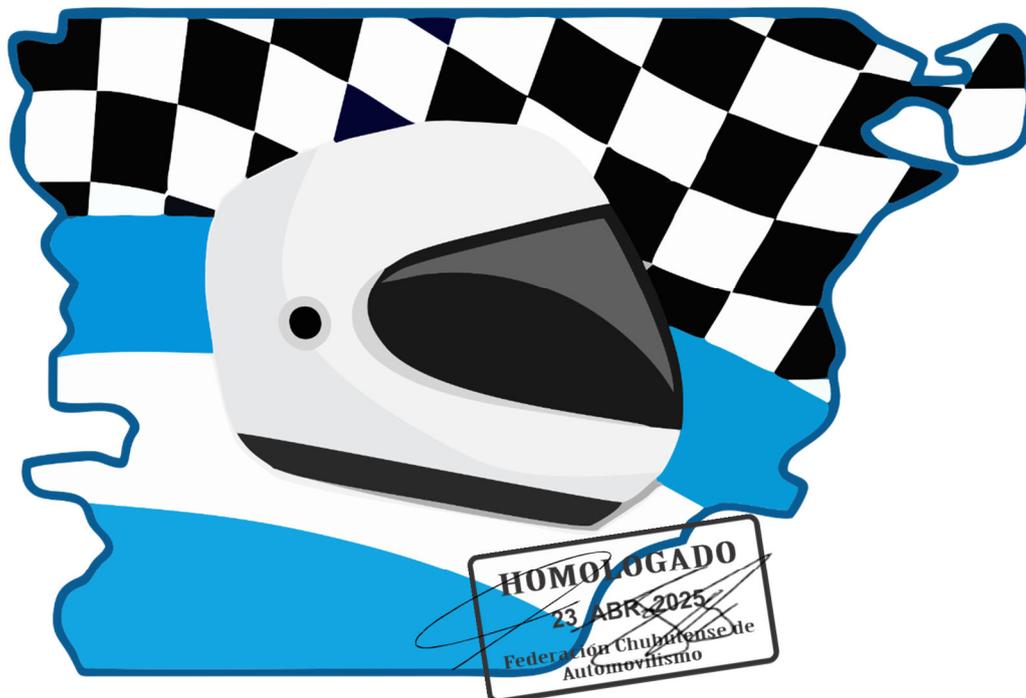
Adherida a la CDA del ACA - Personería Jurídica 818/84 IGJ

Avda. E. Tello N° 465, Gaiman, Chubut



REGLAMENTO TÉCNICO CATEGORÍA MINI 4T CHUBUTENSE

CAMPEONATO 2025 KARTING CHUBUTENSE



Federación Chubutense de Automovilismo



REGLAMENTO TÉCNICO AÑO 2025 CATEGORÍA - KARTING: MINI 4T CHUBUTENSE

ÍNDICE

Art. 1– MARCO NORMATIVO.	3
Art. 2– VIGENCIA Y ALCANCE.	3
Art. 2.1– VIGENCIA.	3
Art. 2.2– ALCANCE.	3
Art. 3– MOTOR.	3
Art. 3.1– PRECINTADO.	3
Art. 3.2– CAÑO DE ESCAPE.	5
Art. 3.3– CARBURADOR.	6
Art. 3.3.1– COMBUSTIBLE.	6
Art. 3.4– EMBRAGUE.	6
Art. 3.5– TRANSMISIÓN.	7
Art. 3.5.1– TRANSMISIÓN SECUNDARIA.	7
Art. 3.5.1.1– HANDYCAP.	7
Art. 3.6– SISTEMA DE ARRANQUE Y LLAVE/TECLA DE CORTE.	7
Art. 3.7– DESCARGA DE FLUIDOS.	7
Art. 4– CHASIS/BASTIDOR.	8
Art. 4.1– EJE TRASERO.	8
Art. 4.2– ELEMENTOS DE SEGURIDAD.	8
Art. 4.3– BARRA ESTABILIZADORA Y BARRA CUCHILLA.	9
Art. 4.4– LLANTAS.	9
Art. 4.5– TROCHAS.	9
Art. 4.6– FRENOS.	9
Art. 4.7– SISTEMA DE DIRECCIÓN Y VOLANTE DE CONDUCCIÓN.	10
Art. 4.8– BUTACA.	10
Art. 4.9– PISO.	10
Art. 4.10– COMANDOS - PEDALES, CEBADOR Y FRENO.	10
Art. 4.11– TANQUE DE COMBUSTIBLE.	10
Art. 4.12– PERÍMETRO GENERAL.	10
Art. 4.13– ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS.	11
Art. 4.14– PROTECTOR DE CADENA.	11
Art. 4.15– NEUMÁTICOS.	11
Art. 5– PESO MÍNIMO Y EDADES.	11
Art. 5.1– LASTRES.	12
Art. 6– GENERALIDADES.	12
Art. 7– DISPOSICIONES GENERALES SOBRE LOS ELEMENTOS DEL VEHÍCULO.	13
Art. 8– NOMENCLATURAS, DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.	13





Art. 1– MARCO NORMATIVO.

El presente Reglamento Técnico de la Categoría de Karting “MINI 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 MINI 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: 23 de abril 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.

Deberá ser marca Lusqtoff con denominación comercial 6.5 HP. Deberá conservar todos los componentes internos y externos originales de fábrica, salvo lo que esta normativa indique específicamente.

Queda establecido que, a partir del año 2026, sólo se podrán utilizar motores provistos por la categoría.

Durante el presente campeonato, se permitirá el uso de motores nuevos (0 km), en caja cerrada sin abrir, adquiridos únicamente a través de proveedores autorizados por la categoría. En estos casos, un técnico o auxiliar designado será responsable de acompañar su retiro, realizar su apertura y posterior precintado. También, en caso de existencia, podrán utilizarse motores ya provistos por la categoría, debidamente precintados, con costo a cargo del piloto.

Para cualquier reparación o revisión, se deberá contar exclusivamente con la intervención del técnico o auxiliar designado, quien será responsable del control y nuevo precintado del motor.

El faltante, manipulación o rotura de algún precinto será considerado motivo de exclusión técnica.

En caso de falla o rotura del motor, comprobada por el técnico/auxiliar designado, se autorizará el cambio por otro motor sin penalización.

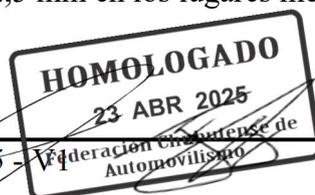
Art. 3.1– PRECINTADO.

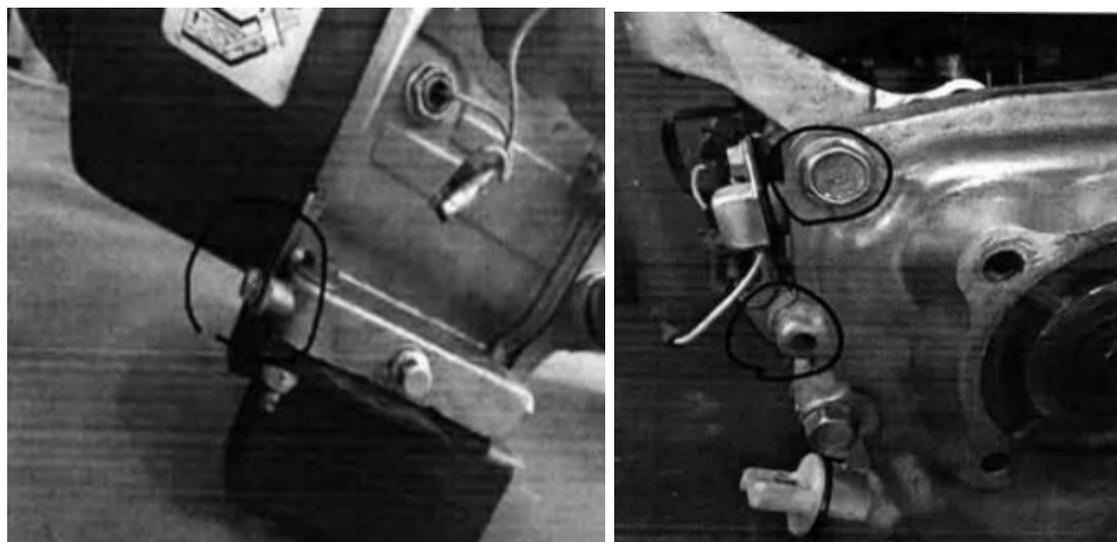
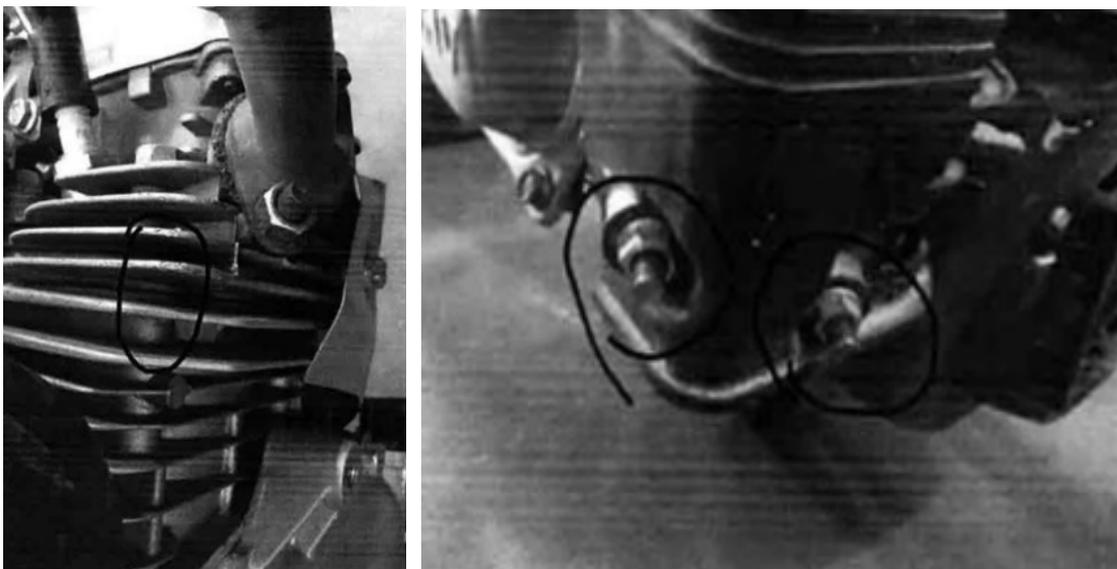
Se colocarán precintos en:

- Tapa lateral lado escape (Bulón y oreja).
- Carburador (Entre sus dos espárragos).
- Tapa lateral lado volante (Parte inferior delantera).
- Tapa de cilindro con cárter (Aletas de lado escape de gases).

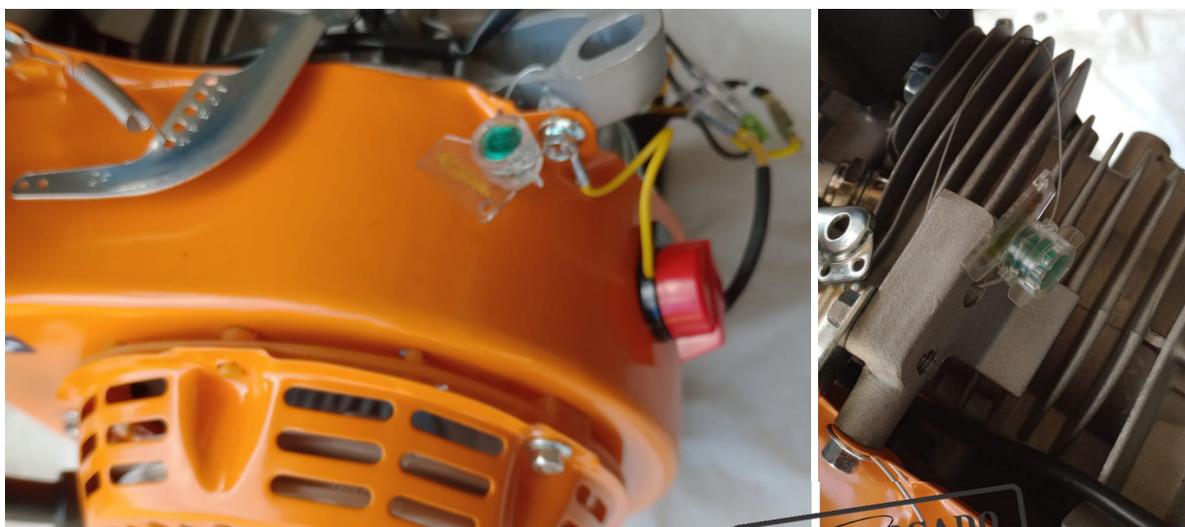
Los motores deberán tener un orificio de aproximadamente 2,5 mm en los lugares mencionados para su precintado.

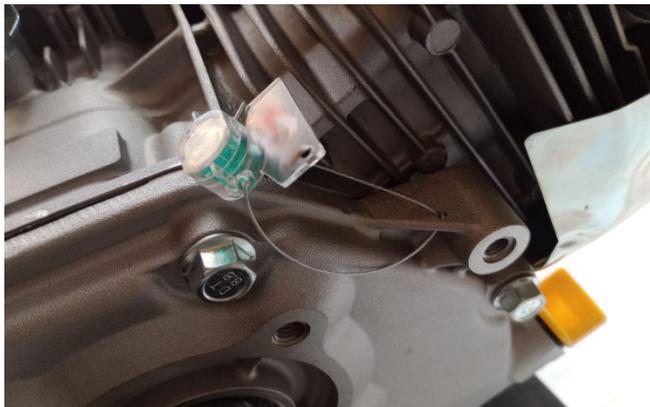
Imágenes de referencia (Orificios para precintado):





Imágenes de referencia (Precintado):





Art. 3.2- CAÑO DE ESCAPE.

El caño de escape será provisto por la categoría, será mono marca y mono modelo. El costo estará a cargo del piloto. Debe solicitarse con al menos 15 días de anticipación.

No se permiten modificaciones de ningún tipo, excepto ajustes externos necesarios para su correcto anclaje.

El comisario técnico podrá solicitar la verificación del caño de escape directamente al fabricante en caso de dudas sobre su integridad y/o legalidad. El informe que emita el fabricante será definitivo e inapelable.

Si la verificación es solicitada por intermedio de una denuncia: En caso que el dictamen favorezca al piloto, el costo será asumido por quien realizó la denuncia, y en caso que el dictamen desfavorezca al piloto, el costo será asumido por él.

Si la verificación es requerida por el comisario técnico: En caso que el dictamen resulte favorable al piloto, no tendrá costo alguno; y en caso que el dictamen resulta desfavorable para el piloto, el costo será absorbido por el piloto.

Imágenes del modelo homologado para su correcta identificación:





Art. 3.3- CARBURADOR.

Deberá ser el original, respetando todas sus medidas externas e internas, y componentes.
Será sellado el tornillo de la cuba.

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

Art. 3.3.1- 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 herramienta homologada (comparador electrónico 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 la mezcla predominantemente alcohol por lo cual también se considera adulterado.

Art. 3.3.2- BOMBA DE COMBUSTIBLE.

Deberá ser neumática, es decir, bomba accionada por vacío. Podrá ser de material plástico y/o aluminio.

Art. 3.4- EMBRAGUE.

El embrague adoptado será del tipo centrífugo. Será acuñado y provisto por la categoría, y el costo será a cargo del piloto.

Se prohíbe cualquier tipo de modificación sobre el sistema de embrague.





Obligatorio un protector que recubra el embrague.

Medidas:

- Diámetro externo del resorte: 5,20 mm +/- 0,20 mm.
- Diámetro del alambre del resorte: 1,20 mm +/- 0,10 mm.
- Largo de resorte: 225,00 mm +/- 4,00 mm.
- Diámetro interior de la campana de embrague: 99,30 mm +/- 0,50 mm.
- Diámetro exterior de la campana de embrague: 107,30 mm +/- 0,50 mm.
- Peso del embrague completo (sin tuerca, chaveta ni arandelas): 1725 gr +/- 15 gr.
- Peso del centrífugo con resorte (sin tuerca, chaveta ni arandelas): 1175 gr +10 / -15 gr.

Imágenes del resorte y embrague completo:



Art. 3.5- TRANSMISIÓN.

Art. 3.5.1- TRANSMISIÓN SECUNDARIA.

Piñón 11 dientes. Corona Z34. Cadena paso 4-28 o 4-20, origen libre.

Tapa cubre transmisión: Obligatorio su uso.

Art. 3.5.1.1- HANDYCAP.

Corona Z35 al vehículo en orden de marcha (Karting + piloto con vestimenta) exceda por 5 Kg el peso mínimo (sin agregado de lastres).

Art. 3.6- SISTEMA DE ARRANQUE Y LLAVE/TECLA DE CORTE.

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. 3.7- 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. 4- CHASIS/BASTIDOR.

El chasis/bastidor del karting, únicamente del tipo CADETE para tierra o asfalto. Deberá ser de fabricación nacional o importado (para los importados se permiten solamente hasta año 2016 inclusive y deberán contar con chapa homologación CIK/CNK y/o chapa de fabricación legible y sin adulterar), debe ser de venta comercial masiva, sin suspensiones especiales ni barras estabilizadoras que no sean originales de cada chasis.

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 karting 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 deberán ser de 4 pulgadas de ancho. Se permite el uso de llanta y maza portallanta/portamaza.

Las llantas traseras deberán ser de 5 pulgadas de ancho.

Tolerancias 1/3 (un tercio) pulgada medido de afuera a afuera sobre los labios de la llanta.

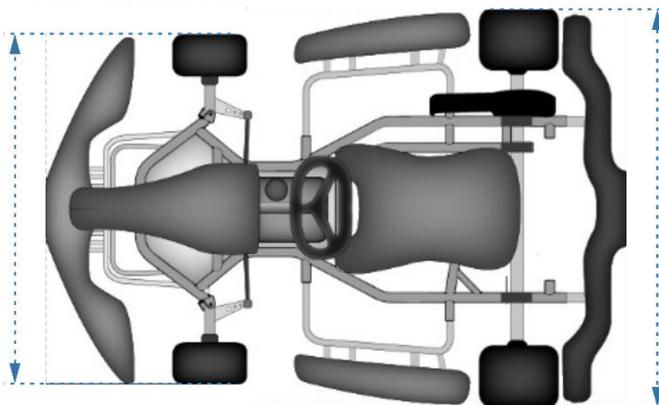
Art. 4.5– TROCHAS.

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

Trocha delantera: será permitida de hasta 100 cm.

Trocha trasera: será permitida de hasta 120 cm.

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



Art. 4.6– FRENOS.

Obligatorio el uso de freno a disco en eje trasero con una sola mordaza (con dos pastillas de freno) accionado por cable o del tipo hidráulico. 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 discos de freno cerámico.

No se permite freno delantero de ningún tipo.

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– COMANDOS - PEDALES, CEBADOR Y FRENO.

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

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

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.

Se prohíbe el uso del tanque de combustible original del motor.

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 contar con la firma del 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; Se entiende por “juego” a 2 neumáticos delanteros, 2 neumáticos traseros y 1 delantero y 1 trasero de auxilios, de los cuales uno de estos últimos podrá ser efectivamente utilizado. En pista de asfalto, será un juego de slick, más un juego de ancorizados en caso de requerir su utilización durante la misma fecha.

Neumáticos autorizados serán usados provistos por la categoría:

- Para pista de asfalto (seca) serán neumáticos tipo slick. Marca MG sello Blanco.
- Para pista de asfalto (húmeda) serán neumáticos ancorizados (con canalizaciones para lluvia). Marca Pronec sello libre.
- Para pista de tierra serán neumáticos específicos para tierra. Marca Pronec sello Rojo.

Al ser esta una categoría promocional de iniciación en campeonatos, la FChA solamente autoriza la compra y utilización de neumáticos usados, para lo cual en un campeonato para cada piloto en una categoría y división se establece que un piloto deberá utilizar un juego de neumáticos en al menos dos fechas consecutivas en las que participe. En el caso de ancorizados, un solo juego para todo el campeonato.

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.

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

- División Light: Desde 6 y hasta 12 años de edad. 100 Kg.

Chasis importados sumarán 4 Kg adicionales de lastre.

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

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





Art. 5.1- LASTRES.

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

Condiciones de los lastres:

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

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

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

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

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

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

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

Art. 6- GENERALIDADES.

Queda establecido que:

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

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





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

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

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

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

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

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

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

Art. 8- NOMENCLATURAS, DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.

- ACA: Automóvil Club Argentino.
Art: Artículo/s.
Box abierto: Durante la tanda correspondiente, los pilotos podrán ingresar a boxes y volver a salir a pista cuantas veces lo deseen.
Box cerrado: Los pilotos, al salir de pista durante una tanda, deben dirigirse directamente al Parque Cerrado, sin posibilidad de reingreso a la pista, independientemente de si la tanda ha finalizado o no.
CDA: Comisión Deportiva Automovilística del Automóvil Club Argentino (adherida a la FIA).
CDI: Código Deportivo Internacional de la FIA.
Cm: Centímetros.
Cm3: Centímetros cúbicos.
CNK: Comisión Nacional de Karting de la CDA del ACA.
FChA: Federación Chubutense de Automovilismo (adherida a la CDA del ACA).
Fecha Doble: En un mismo GP (evento, fin de semana), se disputan dos fechas con pruebas clasificatorias y finales independientes.
FIA: Federación Internacional de Automovilismo.
Gr: Gramos.
GP: Gran Premio.
Hs: Horas.
Kg: Kilogramo/s.
Km: Kilómetro/s.
KPH: Kilómetros por hora.
Mm: Milímetros.
Mts: Metros.
PMS: Puerto Muerto Superior.
Provisto por: La provisión, resguardo y/o registro será responsabilidad de la persona o entidad designada por el reglamento o la reglamentación.
Provisto por el Ente Organizador: La provisión, resguardo y/o registro será responsabilidad del Ente Organizador o de la entidad designada por este





FEDERACIÓN CHUBUTENSE DE AUTOMOVILISMO

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



Avda. E. Tello N° 465, Gaiman, Chubut

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, 23 de abril de 2025
Federación Chubutense de Automovilismo


Ricardo Lagos
Presidente FChA


Fernando Feal
Secretario FChA

