



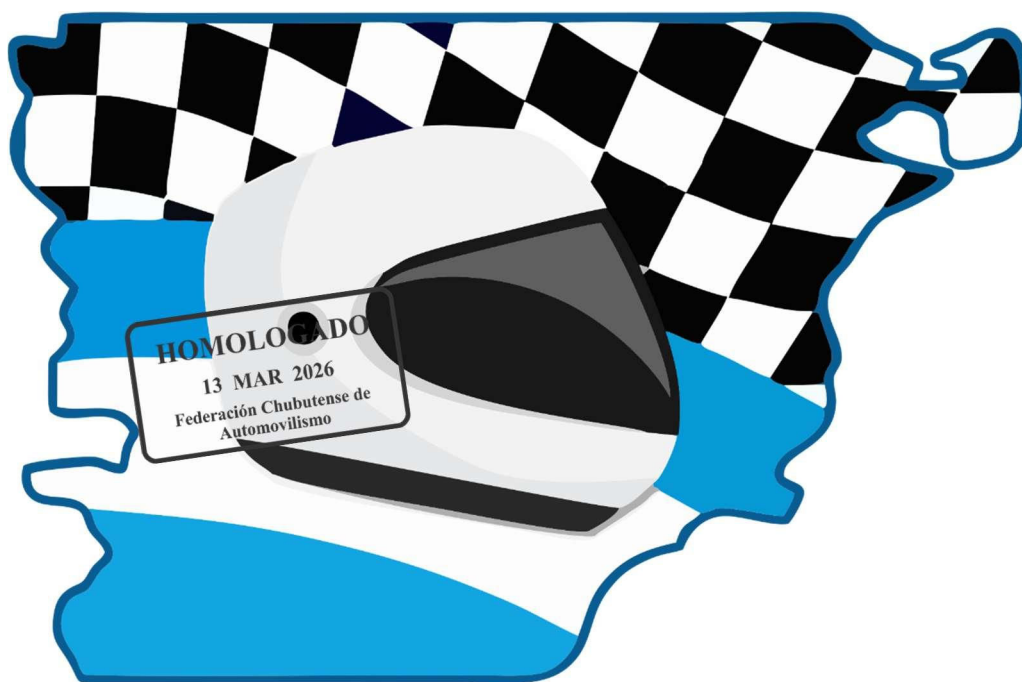
FEDERACIÓN CHUBUTENSE DE AUTOMOVILISMO

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

Av. E. Tello N° 465, Gaiman, Chubut - www.fcha.org.ar



REGLAMENTO TÉCNICO CATEGORÍA SUDAM MASTER ANEXO I CAMPEONATO 2026 KARTING CHUBUTENSE



Federación Chubutense de Automovilismo



REGLAMENTO TÉCNICO AÑO 2026 - ANEXO I
CATEGORÍA - KARTING: SUDAM Master

ÍNDICE

DISPOSICIÓN PRELIMINAR ANEXO I	3
Art. 4- PESO MÍNIMO.	3
Art. 5- NÚMEROS IDENTIFICATORIOS.	3
Art. 8.2- TANQUE DE COMBUSTIBLE	3
Art. 10- NEUMÁTICOS.	3
Art. 13- EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD.	3
Art. 14- CONSIDERACIONES GENERALES.	3
Art. 16- DEVOLUCION.	5
Art. 17- LASTRES.	5
Art. 18- PONTONES LATERALES. PARAGOLPES DELANTERO (TROMPA). CORBATA Y PARAGOLPE TRASERO.	5





DISPOSICIÓN PRELIMINAR ANEXO I

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

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

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

Art. 4– PESO MÍNIMO.

Peso mínimo: 165 Kg, los que utilicen motores refrigerados por agua deberán pesar 170 Kg como mínimo.

Hándicap: Los pilotos mayores de 50 años de edad, descontarán 5 Kg sobre el peso mínimo.

Para todos los casos será sin tolerancia.

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

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

Art. 5– NÚMEROS IDENTIFICATORIOS.

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

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

Art. 8.2– 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 sí 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.

Art. 10– NEUMÁTICOS.

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

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

En caso de denuncia del piloto por pinchadura o de rotura de un neumático, el cuerpo técnico podrá autorizar su cambio por otro ya declarado y usado.

SE PROHIBE EL USO DE MANTAS TERMICAS.

Art. 13– 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. 14– 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.

HOMOLOGADO

13 MAR 2026

Federación Chubutense de
Automovilismo



- 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. 16– DEVOLUCION.

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. 17– LASTRES.

Está permitido ajustar el peso del kart por medio de uno o varios lastres con la condición de que sean bloques sólidos fijados sobre el chasis-marco, una pieza auxiliar del chasis o la butaca (excepto los paragolpes, trompa, babero y pontones).

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

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

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

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

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

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

Art. 18– PONTONES LATERALES. PARAGOLPES DELANTERO (TROMPA). CORBATA Y PARAGOLPE TRASERO.

Es obligatorio el uso de pontones laterales plásticos (CIK / CNK) los cuales deben IGUALAR O SUPERAR la línea de los neumáticos TRASEROS.

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

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



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



Se permite únicamente paragolpes trasero plástico inyectado CIK/ CNK. El paragolpes trasero debe cubrir por lo menos la mitad de la rueda trasera. Dicho elemento tendrá que estar asegurado.

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

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

