



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 SENIOR

2026



Federación Chubutense de Automovilismo



REGLAMENTO TÉCNICO AÑO 2026 CATEGORÍA - KARTING: SUDAM Senior

ÍNDICE

Art. 1– MARCO NORMATIVO.	3
Art. 2– VIGENCIA Y ALCANCE.	3
Art. 3– EDADES.	3
Art. 4– PESO MÍNIMO.	3
Art. 5– NÚMEROS IDENTIFICATORIOS.	3
Art. 6– MOTOR.	3
Art. 6.1– MEDIDAS Y TOLERANCIAS.	4
Art. 6.2– CANTIDAD DE MOTORES AUTORIZADOS.	5
Art. 6.3– BUJIA.	5
Art. 6.4– PISTÓN.	5
Art. 6.5– TAPA DE CILINDROS.	5
Art. 6.6– CARTER.	5
Art. 6.7– ENCENDIDO.	5
Art. 6.8– CARBURADOR.	5
Art. 6.9– COLECTOR DE ADMISIÓN.	5
Art. 6.10– PORTA FILTRO.	6
Art. 6.11– SILENCIADOR DE ADMISIÓN.	6
Art. 6.12– ESCAPE.	6
Art. 7– COMBUSTIBLE.	7
Art. 8– CHASIS.	7
Art. 8.1– FRENOS.	7
Art. 8.2– TANQUE DE COMBUSTIBLE.	7
Art. 9– TRANSMISIÓN.	7
Art. 10– NEUMÁTICOS.	7
Art. 11– PRECINTOS.	7
Art. 12– ADQUISICIÓN DE DATOS.	7
Art. 13– EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD.	7
Art. 19– CONSIDERACIONES GENERALES.	8
Art. 20– DISPOSICIONES GENERALES SOBRE LOS ELEMENTOS DEL VEHÍCULO.	8
Art. 21– DEVOLUCIÓN.	9





Art. 1– MARCO NORMATIVO.

El presente Reglamento Técnico de la Categoría de Karting SUDAM Senior 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 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 SUDAM Senior entrará en vigencia a partir de su fecha de homologación y reemplaza a todo cualquier RT de la categoría emitido con anterioridad.

VIGENCIA.

Fecha de emisión 30 de enero de 2026.

ALCANCE.

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

Art. 3– EDADES.

Edad mínima: 16 años cumplidos en el año de competencia.

Art. 4– PESO MÍNIMO.

Peso mínimo: 155 Kg.

Excepciones:

- El chasis de fabricación nacional tendrá 5 kg. menos del peso mínimo, es decir un peso mínimo de 150 kg.
- El piloto que utilice motor refrigerado por aire tendrá 5 kg menos del peso mínimo.

No se tomarán ambos hándicaps a la vez; entiéndase solo 5 kg menos ya sea de motor aire o de chasis.

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.

En el caso de agregar lastre deberá estar perfectamente abulonado a la butaca o al chasis, material de plomo únicamente CON DOS TORNILLOS MINIMO CADA LASTRE.

La única y válida balanza 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 amarillo con números color negro de una altura mínima de 15 cm.

Obligatoriedad: uno en cada pontón lateral, uno en babero y otro paragolpes trasero.

Los fondos de los números deberán ser de un mínimo de 22cm. por lado



Art. 6– MOTOR.

Por motor se entiende al conjunto propulsor del vehículo en estado de marcha, comprendiendo:



- Un bloque cilindro,
- Un sistema de encendido,
- Un carburador (no sistema de inyección).

El motor debe ser del tipo dos tiempos, sin compresor, ni ningún sistema de sobrealimentación.

El mismo debe ser mono cilíndrico, refrigerado por aire o agua.

La admisión del motor debe ser a flapper. Deberá ser de 125 cm³ de cilindrada, como máximo.

No se permite caja se cambios.

El motor deberá ser PARILLA 95 en adelante, KTT, TBR, VORTEX, MAXTER CRG Y RF, se permite la utilización de los cilindros refrigerados por líquido (agua/refrigerante) en los modelos antes mencionados.

No se permite embrague centrífugo.

Los motores antes mencionados podrán usar elementos nacionales o importados, todos homologados por la CIK o CNK para la categoría internacional SUDAM, conforme a las especificaciones del presente Reglamento Técnico General y los Reglamentos Técnicos Especiales de cada categoría.

Los motores deberán estar inscriptos en la ficha de homologación de acuerdo al modelo establecido por la CNK.

No se entiende por modificación en el aspecto exterior del motor: los modos de fijación de carburador, encendido, escape o del motor en si mismo, sin modificación de posición homologada.

Art. 6.1– MEDIDAS Y TOLERANCIAS.

En el conjunto de las medidas del motor se admitirían las siguientes tolerancias:

- Entre eje de biela: +/- 0.1 mm
- Carrera del pistón con el motor armado: +/- 0.2 mm
- Carrera del pistón con el motor sin armar: +/- 0.1 mm
- Dimensiones de las piezas maquinadas < 25 mm +/- 0.5 mm
- Dimensiones de las piezas maquinadas 25 – 60 mm +/- 0.8 mm
- Dimensiones de las piezas maquinadas > 60 mm +/- 1.5 mm
- Dimensiones de las piezas brutas o soldadas < 25 mm +/- 1.5 mm
- Dimensiones de las piezas brutas o soldadas 25 – 60 mm +/- 1.5 mm
- Dimensiones de las piezas brutas o soldadas > 60 mm +/- 3.0 mm

Las medidas del motor en las cuales no se admite tolerancia son:

- Cilindrada máxima: 125 cm³.
- Diámetro del venturi del carburador: 24 mm.
- Carrera 54 mm.

Las medidas de las piezas del motor homologado que no podrán ser cambiadas son:

- El recorrido o carrera.
- El diámetro, fuera de los límites máximos.
- El entre eje o entre centro de la biela (material magnético) obligatorio.
- El número de canales u orificios de admisión entre cilindro y cárter.
- El número de canales u orificios de escape.
- El número de carburadores y su diámetro.
- Las características del motor armado.
- El eventual aspecto exterior del motor deberá ser objeto de una solicitud de homologación.
- Los orificios de admisión y escape serán de ubicación libre dentro de la camisa.





Art. 6.2– CANTIDAD DE MOTORES AUTORIZADOS.

Cada competidor puede disponer de 2 (dos) motores como máximo, los que deberán ser debidamente precintados. El uso del segundo motor conservará la posición lograda en clasificación o serie siempre y cuando el primer motor se funda o agarre el pistón. En caso de cambiarlo por falta de rendimiento, se perderá el puesto logrado en clasificación o serie, debiendo largar en la última posición.

Art. 6.3– BUJIA.

Marca y modelo libres. De 14 mm de diámetro y 19 mm de largo de rosca (+/- 1 mm).



Art. 6.4– PISTÓN.

Será original IAME o similar de aro L o tipo lámina de fabricación libre, respetando dimensiones originales (se revisará con molde el cielo de la cabeza del pistón).

Art. 6.5– TAPA DE CILINDROS.

Será modificable la cámara de combustión CON RADIOS CONCENTRICOS A LA ROSCA DE LA BUJIA

Se permite el uso de cielos removibles. La cámara deberá tener como mínimo 11 cm³ para motores con encendido sin limitador y un mínimo de 12cm³ para motores con encendido con limitador, ambos tomados con el pistón en PMS. No deberá rebasar el asiento de la bujía, medidos con nafta súper y aceite 2T al 50%. Handicap por sobrepeso: Tendrán 1/2cm³ menos de compresión por cada 5 kg que supere el peso mínimo. Se entiende por sobrepeso del conjunto karting + piloto, sin lastre.

Art. 6.6– CARTER.

No podrá ser rellenado para disminuir su volumen con ningún tipo de material. SE PERMITE EL RELLENADO POR ROTURA EN EL EXTERIOR PARA PODER UTILIZAR FLAPERAS DE OTRO MODELOS DE MOTORES..

Art. 6.7– ENCENDIDO.

Se permite el uso de sistema de encendido fijo, sin ningún tipo de avance variable, correspondiente de rotor, estator y bobina.

Se permite el uso de sistema de encendido con limitador a 16500RPM marca PVL, correspondiente de rotor, estator, bobina y centralina (verde); esta última podrá ser retirada para ser sorteada. ESTE ENCENDIDO CON LIMITADOR PODRA SER USADO EN CUALQUIER TIPO Y MARCA DE MOTOR HOMOLOGADO PARA ESTA CATEGORIA.

EL ENCENDIDO PODRÁ SER CONTROLADO EN CUALQUIER MOMENTO DE LA COMPETENCIA, QUEDANDO A CRITERIO DEL REVISADOR TÉCNICO RETIRARLO PARA UN POSTERIOR CONTROL LUEGO DE TERMINADA LA COMPETENCIA.

Art. 6.8– CARBURADOR.

Cantidad uno.

Los carburadores deberán ser del tipo mariposa, con homologación CIK-FIA 92/94 o posteriores u homologación CNK de 24 mm. de venturi.

El carburador TILLOTSON HL 360 se permite su utilización y es de preparación libre en el número de orificios de paso de nafta y en su interior del cuerpo conservando su diámetro de venturi de 24 mm.

Art. 6.9– COLECTOR DE ADMISIÓN.

De libre diseño. Se permite utilizar material de relleno de cualquier tipo.

Las juntas a utilizar entre el carburador y colector, entre el colector y la caja de flappers, será de un espesor



en toda su extensión de 2.0 mm, prohibiéndose cualquier tipo de suplemento y/o corte de la misma.
Las juntas a utilizar entre la caja de flappers y el cárter del motor serán en toda su extensión de un espesor máximo de 2.5 mm, prohibiéndose cualquier tipo de suplemento y/o corte de la misma.

Art. 6.10– PORTA FILTRO.

El diámetro interior deberá ser como mínimo el de la boca de entrada al carburador.

Se prohíbe toda saliente en el plano de apoyo con el carburador.

El largo total será como máximo de 30 mm.

Su pulido es opcional.

Art. 6.11– SILENCIADOR DE ADMISIÓN.

Es obligatorio su uso. Este elemento cumplirá las normas CIK o CNK.

La única entrada de aire al cárter del motor, será a través de este elemento.

Se prohíbe la canalización del flujo de aire en forma directa desde la entrada hasta la salida de los orificios de los mismos.

Será de uso obligatorio, el uso del elemento filtrante en su interior, se podrá utilizar aditivos que mejoren EL FILTRADO.

Art. 6.12– ESCAPE.

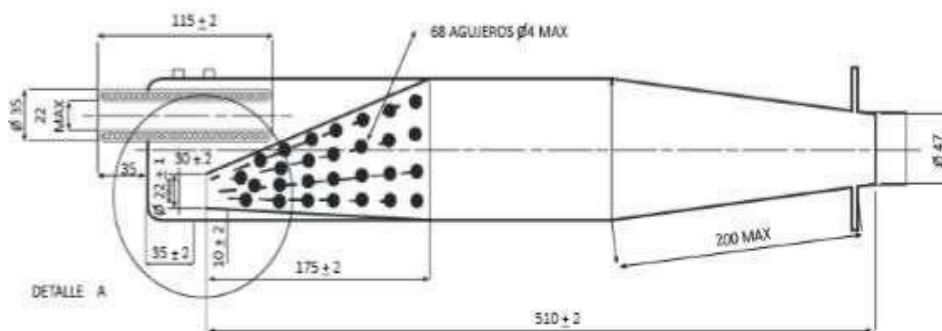
Se deberán utilizar los escapes LLAMADOS 510. (Ver plano adjunto).

La cola del escape, salida del motor, PODRA SER ORIGINAL FIJA O LA DE DOS PARTES (BRIDA Y COLA ENCASTRABLE).

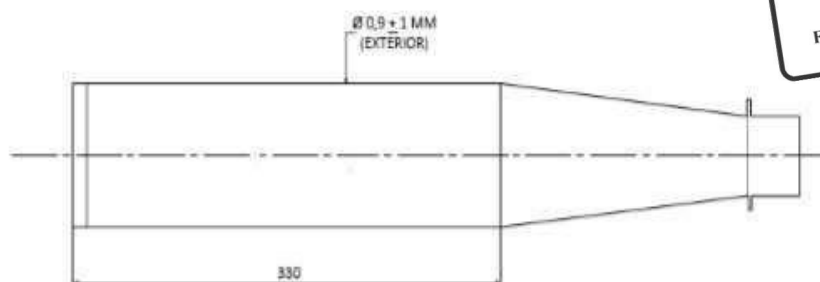
El flexible de acople entre la cola del escape y el silenciador será de uso obligatorio y un diámetro mínimo interior de 45 mm +/- 1.0 mm. En caso de usar caño debe ser de medida continua en su longitud. ENTIENDASE QUE EL LARGO TOTAL DEL CONJUNTO ESCAPE SERA LIBRE.

No debe sobrepasar las medidas del chasis.

PLANO DE ESCAPE CATEGORIA SUDAM SENIOR



LA CANTIDAD MAXIMA DE AGUJEROS EN CONO INTERNO 68
DISPUESTOS A LO LARGO DE 8 GENERATRICES.





Art. 7– COMBUSTIBLE.

El tipo de nafta será, SUPER y aceite 2T AMA OIL 800 o ENI AGIP 2T al 5%.

Art. 8– CHASIS.

Homologado o Registrado por CIK-CNK-ACA sin tener en cuenta el año de fabricación.

Distancia entre ejes mínimo 1.010mm, máximo 1.050 mm, tolerancia +/- 5.0 mm.

Ancho máximo de trocha 1.400 mm, sin suspensión de ningún tipo, objetándose los elementos que no ofrezcan seguridad.

Es obligatorio el uso de pontones, babero, trompa y paragolpes trasero plástico homologado por CNK o CIK.

Art. 8.1– FRENOS.

Trasero libre. Se prohíbe el uso de ABS.

No se permite ningún tipo de freno delantero.

Art. 8.2– TANQUE DE COMBUSTIBLE.

Tiene que estar bien sujeto al chasis.

Obligatorio de material plástico.

Debe poseer un respiradero con depósito de rebalse.

Art. 9– TRANSMISIÓN.

Libre diseño. Cantidad: un piñón, una corona y cadena

Art. 10– NEUMÁTICOS.

Serán marca MG sello rojo y es obligatorio el uso del juego de neumáticos como mínimo en 3 (TRES) carreras consecutivas del calendario.

No se computará la carrera que se dispute con neumáticos de lluvia.

En caso de piso mojado se utilizará compuesto de lluvia de libre marca y origen.

En caso de denuncia del piloto de pinchadura o de rotura de un neumático, el comisario deportivo y/o Comisario Técnico, podrán autorizar su cambio por otra ya declarada y usada.

SE PROHIBE EL USO DE MANTAS TERMICAS

LOS NEUMÁTICOS SERÁN PROVISTOS POR EL ENTE ORGANIZADOR O QUIEN ESTE DICTAMINE.

Art. 11– PRECINTOS.

Al inicio de una competencia, durante las pruebas libres, el comisario técnico podrá requerir orificios para la colocación de precintos.

Aquel kart que no cuente con los orificios no podrá participar de las competencias cronometradas.

Art. 12– ADQUISICIÓN DE DATOS.

SE PERMITE el uso de cuenta vueltas y sensores de temperatura o sondas tipo LAMBDA.

ESTÁ PROHIBIDO el uso de telemetría (entiéndase adquisición de datos desde el karting hacia los boxes mientras este girando).

Art. 13– EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD.

Es obligatorio el uso de casco, buzo, guantes y protector cervical.

En caso que el Comisario Deportivo o el Comisario Técnico consideren 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. 19- CONSIDERACIONES GENERALES.

Lo que no está escrito: No está permitido.

Es obligatorio que todos los pilotos, mecánicos y/o concurrentes tengan conocimiento del presente reglamento. Las situaciones no contempladas, como tampoco lo que no se encuentre escrito y expresamente autorizado en el presente reglamento técnico queda estrictamente prohibido.

Al participar de las competencias, implica su total conformidad con lo expuesto en este reglamento.

Cada piloto será responsable de controlar las medidas, partes o repuestos del motor a utilizar, debiendo hacerse cargo de su legalidad

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

Todos los elementos del vehículo no especificados en este reglamento técnico deberán ser originales de fábrica. En caso de reclamaciones o verificaciones, la comisión técnica utilizará para su cometido como elemento patrón para su control las piezas originales de fábrica.

Se entiende por similar a toda pieza de diferente fabricante con las características de la original.

Se entiende **por opcional** a optar por tener o quitar una pieza.

Se entiende **por libre** la libertad de su trabajo o cambio, pero el elemento debe estar.

La interpretación de este reglamento, debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que solo se permiten modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado. De existir dudas originadas por algún término o párrafo del reglamento, se deberán abstener de interpretarlos según su propio y personal criterio y solicitar mediante una nota dirigida al Cuerpo Técnico de la FChA, las correspondientes aclaraciones del punto consultado.

El Ente Fiscalizador, en conjunto con el Cuerpo 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.

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.

El Cuerpo Técnico se reserva el derecho de retirar y/ o retener cualquier elemento del motor o chasis para ser analizados sin que MEDIE DENUNCIA ALGUNA.

Art. 20- 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. 21- 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 un valor fijado en el RPP o según lo que el comisario deportivo o el ente organizador dictamine.

