

# CAMPEONATO FUEGUINO DE KARTING



## REGLAMENTO TÉCNICO SENIOR Año 2026

**ASOCIACIÓN PRO KARTING USHUAIA 2000**

**ASOCIACIÓN FUEGUINA DE KARTING**

## **CAMPEONATO FUEGUINO DE KARTING - TEMPORADA 2026**

### **REGLAMENTO TÉCNICO CATEGORÍA SENIOR**

#### Consideraciones Generales

1. Se entiende por ORIGINAL a toda pieza fabricada, montada en el motor y/o chasis y declarada por el fabricante.
2. Se entiende por SIMILAR a toda pieza de diferente fabricante que cumpla con las características del original.
3. Se entiende por OPCIONAL a poder quitar o no una pieza.
4. Se entiende por LIBRE a la posibilidad de trabajar o cambiar una pieza, pero la misma debe estar presente.
5. Se entiende por ESTÁNDAR a toda pieza original que mantenga las características de fabricación en serie, sin algún tipo de modificación.
6. Los precintos oficiales deben estar presentes en todo momento, intactos, durante toda la competencia. Un precinto pegado, roto o perdido, producirá la exclusión del kart de la competencia.
7. Las pre verificaciones técnicas/seguridad y la entrega del pasaporte deberán efectuarse antes de salir a clasificar.
8. El pasaporte es un documento, por lo tanto el mismo debe estar en perfectas condiciones de mantenimiento, entendiéndose por esto a su integridad física, la legibilidad de todas las anotaciones en las realizadas y el llenado completo de todos los datos requeridos. La no presentación del mismo antes de la clasificación, producirá la exclusión del kart de dicha tanda. La pérdida del pasaporte impedirá la competición del kart hasta tanto le sea provisto un nuevo pasaporte. La imposibilidad de lectura de los datos volcados en el pasaporte, por parte del técnico, determinará la exclusión del karting.
9. Todo kart que haya iniciado la clasificación, no podrá ser retirado de la pista sin pasar por el área de pesaje, aún cuando el mismo no hubiese completado la clasificación. Todos los karts serán retirados del área pesaje, luego de que la autoridad autorice el retiro de los mismos.
10. Todo kart que haya finalizado la serie y/o final entre los 3 primeros puestos, no podrá ser retirado de la pista sin pasar por el área de pesaje. Los karts previamente mencionados serán retirados del área de pesaje, luego de que la autoridad autorice el retiro de los mismos.
11. Todo tipo de consulta técnica deberá gestionarse por escrito a la Comisión Directiva de la categoría, para tratar ser tratado en conjunto entre APKU 2000 y AFK. Las mismas serán respondidas en resolución conjunta por las comisiones hasta el día jueves anterior a la competencia siguiente, o en el momento que las mismas lo determinen, siempre antes de dicho día, por correo electrónico oficial de las asociaciones. [apku2000@gmail.com](mailto:apku2000@gmail.com) - [afktdf@gmail.com](mailto:afktdf@gmail.com)
12. Lo que se consigna en este reglamento es aplicable a la categoría Sudam Senior 125 cc. y no debe hacerse extensivo a otras categorías.
13. Es obligatorio a todos los pilotos, mecánicos y/o concurrentes el conocimiento del presente reglamento.

El presente reglamento cuenta de ocho (8) páginas numeradas y entrará en vigencia desde el día 01/01/2026 hasta el 31/12/2026 y reemplaza a cualquier reglamento emitido anteriormente. Toda modificación al mismo será comunicada mediante anexos oficiales de la APKU 2000 y AFK.

## • **ARTÍCULO 1: MOTORES Y CHASIS HOMOLOGADOS**

**MOTOR:** SUDAM. Motor a flappers, de flapera chica, mono cilíndrico, refrigerado a aire por flujo natural con una cilindrada máxima de 125cc hasta lo permitido según ficha de fabricación y/u homologación, sin caja de velocidades. No se permite ningún tipo de sobrealimentación para el mismo ni ningún sistema de power valve. Todas las piezas que compongan al motor deberán estar homologadas, y podrán ser de distinta marca o fabricante.

**CIGÜEÑAL:** Deberá responder al modelo del motor en todas sus especificaciones, según ficha de homologación, será de 54 mm de carrera, sin tolerancia.

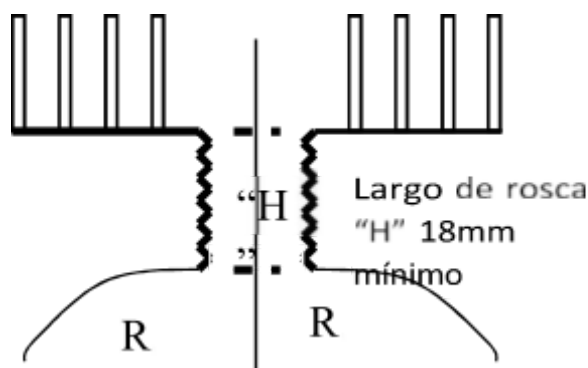
**BIELA (\*):** Deberá responder al modelo del motor en todas sus especificaciones, según ficha de homologación.

**CAMISA DE CILINDRO (\*):** Deberá responder al modelo original en todas sus especificaciones. Según ficha de homologación. Preparación libre. Se autoriza medida máxima de rectificación hasta 54.35 mm

**CARTER:** Original del motor, libre preparación, deberá conformar su forma original, según ficha de homologación.

**CILINDRO:** Original del motor, libre preparación, deberá conformar su forma original, según ficha de homologación.

**TAPA DE CILINDRO:** Deberá conservar su forma original. Se permite el torneado y/o rellenado de la misma. Los radios deberán ser concéntricos a la rosca de alojamiento de la bujía. El largo de rosca de bujía deberá corresponder a 18 mm. como mínimo, y en ningún caso se deberá llegar a esta medida con elementos sueltos (arandelas / suplementos). No se permite modificación alguna en la rosca de bujía. Se permiten el uso de cielo postizo.



**ENCENDIDO:** Homologado CIK/CNK no se permite encendido variable y se prohíbe la recolección de Data Loger.

**RODAMIENTOS:** Libre origen, manteniendo medidas provistas en el motor.

**RETENES:** Libre origen, manteniendo medidas provistas en el motor. Resortes colocados en su posición original.

**BUJÍA:** Cantidad 1, de libre origen. Rosca larga como máximo 17.40 mm de un solo electrodo. Con su sello correspondiente. La medida acotada deberá ser con la arandela correspondiente de la bujía.

**PISTÓN (\*):** Deberá responder al modelo del motor en todas sus especificaciones, Se autoriza el uso de pistones nacionales hasta la medida máxima de cilindro permitido en este

reglamento.

ARO (\*): Deberá responder al modelo del motor en todas sus especificaciones. NO se permite aro laminar.

BRIDA DE CARBURADOR: Todos los motores deberán poseer una brida marca TBR, provista por la AFK, color rojo, estas deberán ser de modelo cónica, 43°/45°, entre el carburador y la flapera de un diámetro interior de paso de gases de 17 mm máximo (torneado), sin tolerancia. Queda prohibido el pulido y/o modificación de la misma.

Se autoriza el uso de la brida TBR color azul anodizado para aquellos pilotos que no tengan la color roja, de paso de gases de 17mm, sin ningún tipo de alteración, y el uso de brida marca RF, de paso de gases de 17mm, sin ningún tipo de alteración.

CARBURADOR: Cantidad uno (1), homologado CIK o CNK, en ambos casos de hasta 24 mm. de diámetro máximo de difusor, a mariposa concéntrica. Máximo dos chiclers. Está prohibida cualquier modificación, sistema de inyección, turbo compresión, sobrealimentación o pulverización distinta al del propio carburador.

ESCAPE: Marca libre, silenciador obligatorio de una sola salida, no pudiendo enfrentar el cono interno con la salida, diámetro interior de salida máximo 30 mm. Nivel de resonancia hasta 110 db. homologado. Se prohíbe el uso de escapes tipo vejiga, homologados o de fabricación artesanal.

Para el caso de los flexibles de escape a utilizar el largo es libre medida, deberán corresponder a un interior recto de medida diámetro mínimo 44mm s/tolerancia.

Se podrán utilizar de flex de escape o caño recto de acero, no pudiendo en ningún caso realizar agregados de material en su interior, o elementos sueltos que simulen el efecto de venturi o traten de atenuar la utilización de la brida restrictiva de escape.

Ante el caso de revisión y no teniendo en toda su extensión esta medida mínima será motivo de exclusión de la clasificación, series o final.

BRIDAS DE ESCAPE: Medida base patrón 41 mm. El tope de penalización será de 37 mm. (-4). La penalización se rige según lo establecido en el reglamento deportivo 2026..

TRANSMISIÓN: Piñón libre. Corona y cadena, libre origen, medida homologada de paso de cadena Ministar, relación de corona a elección del piloto. No se permite elemento adosado al kart para lubricar. Es obligatorio la colocación de un cubre cadena o protector de material plástico.

COMBUSTIBLE: Nafta súper de hasta 98 octanos de venta corriente en estaciones de servicio, aceite homologado.

FLAPPERS: Libre material, medidas según ficha de homologación.

FILTRO DE AIRE/SILENCIADOR DE CARBURADOR: Homologado CIK-CNK, de uso obligatorio. Se permite filtro de esponja dentro del silenciador de carburador.

Goma de filtro deberá ser estándar. No podrán presentar rajaduras ni orificios que permitan el ingreso de aire directo al silenciador de admisión.

Tubo de entrada de aire, deberá ser original sin modificaciones ni recortes.



RELACIÓN DE PESO MINIMO / CUBICAJE: El cubicaje de la cámara de compresión se tomará con el motor en PMS, hasta el borde superior de la rosca de la bujía, deberá corresponder según la siguiente tabla de pesos SIN TOLERANCIA.

PESO MÍNIMO	CUBICAJE
Chasis importado: 155 kg. - Chasis nacional: 152 kg.	18 cc.
Chasis nacional e importado: 165 kg.	17 cc.
Chasis nacional e importado: 175 kg.	16 cc.



La cantidad de centímetros cúbicos que arroje la revisión técnica final deberá corresponder al cubricaje del menor peso fiscalizado en esa competencia.

Líquido para medición: Líquido Hidráulico ATF

(\*) BIELA, CAMISA DE CILINDRO, PISTON Y ARO: Se permite la utilización de piezas de cualquier origen, manteniendo su formato original.

#### CHASIS:

- ❖ Los chasis autorizados son los de fabricación nacional o importados, homologados. Sin restricción de año de fabricación u homologación.
- ❖ Los chasis de fabricación nacional utilizarán 3 kg menos en relación a los chasis importados en cubricaje de 18 cc. (tal como se indica en tabla del ítem "Relación de Peso Mínimo/Cubricaje").
- ❖ Se autoriza el cambio del chasis una vez al año, no pudiendo regresar al anterior. En caso de rotura irreparable tras cambio de chasis, las comisiones de APKU 2000 y AFK evaluarán la posibilidad de reemplazar el bastidor por uno de similar procedencia (importado por importado; nacional por nacional). El único cambio permitido deberá ser informado a las comisiones organizadoras para la modificación correspondiente en el pasaporte técnico.
- ❖ Freno original, hidráulico, simple o doble circuito, con varilla de regulación en la bomba, un disco ventilado o no sobre el eje trasero. Dos pastillas de freno.
- ❖ Piso libre en espesor, material de aluminio, debiendo estar bien asegurado.
- ❖ Llantas homologadas por CIK o CNK. Material libre. No se permiten las llantas partidas, solo la de pieza única.
- ❖ Pedaleras originales, con regulación libre, utilizando piezas originales. Pudiendo modificarse según las necesidades de estatura, sujetas las modificaciones a la aprobación del CT.
- ❖ Pontones y soportes originales, colores libres, cantidad: un pontón a cada lado, trompa, porta número cubre columna de dirección y porta número trasero.
- ❖ Butaca de fibra, forrada o no, pero asegurada al chasis con un mínimo de 4 bulones de 8mm.
- ❖ Medidas: Trochas delantera libre. Convergencia libre. Divergencia libre. Masa trasera libre. Masa delantera libre. Trocha trasera Máx 140 cm (medido del filo exterior de las llantas).
- ❖ Columna de dirección original, con buje central / rulemanes rotulados / uniboll en su soporte inferior. Volante de dos o tres rayos forrado, con soporte central de 3 o más bulones.
- ❖ Paragolpes trasero: material plástico, debe cubrir el ancho total de la trocha trasera.

#### • **ARTÍCULO 2: NEUMÁTICOS:**

2.1 Neumáticos Slick: Serán permitidos el uso de neumáticos de fabricación nacional, de marca IBF SELLO ROJO, provistos por la organización, a utilizar UN JUEGO CADA DOS CARRERAS DE USO EFECTIVO.

Ejemplos de uso de neumáticos slicks:

- ❖ Si el piloto participó en la 1º Fecha, deberá repetir el mismo juego de neumáticos en la 2º Fecha, habilitándose un nuevo juego de neumáticos en la 3º Fecha.
- ❖ Si el piloto participó en la 1º Fecha, pero no participó en la 2º y 3º Fecha y desea participar de la 4º Fecha deberá usar el mismo juego de neumáticos que en la 1º Fecha, ya que se necesita de 2 FECHAS DE USO EFECTIVO.
- ❖ Si por cuestiones climatológicas se requiere utilizar los dos tipos de neumáticos (slick-lluvia) en una misma fecha, se considera cumplido el uso efectivo al completar al menos una (1) tanda oficial completa -Clasificación-Series-Final-.
- ❖ Se habilita la mezcla de juegos de neumáticos, siempre y cuando los mismos estén declarados en el pasaporte técnico.

El piloto que extravíe los neumáticos será penalizado cargando 10 kilos de lastre adicionales.

2.2 Neumáticos de lluvia: Los neumáticos de lluvia ancorizados, homologados y autorizados son únicamente los de fabricación nacional, de marca NA, IBF o PRONEC provistos por la organización, la cantidad a utilizar será libre. No se permiten neumáticos de otra procedencia que la especificada.

2.3 Las presiones para los neumáticos serán libres.

2.4 No se permitirá el calentamiento y la refrigeración de los neumáticos, ni la utilización de productos químicos para su tratamiento. No se permite su limpieza, con pistola de calor.

2.5 Se prohíbe la utilización simultánea de neumáticos slick y de lluvia sobre un mismo kart.

2.6 En caso de rotura de una o más cubiertas, podrá ser reemplazada por una cubierta nueva o usada del mismo piloto asentada en el registro de cubiertas utilizadas en el pasaporte técnico. Si se tratara del primer juego de neumáticos, se podrá reemplazar el dañado por uno usado previa verificación del comisario técnico. En caso de que un neumático nuevo presente una falla de fabricación y que la autoridad de la prueba reconozca la misma, solo se podrá reemplazar por uno nuevo sin penalizar. La cubierta pinchada o rota no se cambia por una nueva, sino por una usada asentada previamente en el registro de cubiertas utilizadas.

### • **ARTÍCULO 3: ADQUISICIÓN DE DATOS - TELEMETRÍA**

Se permite todo sistema, con o sin memoria instalado en el kart que permita al conductor leer, indicar, obtener, registrar, informar o transmitir cualquier información en todo momento.

---

NOTA: El cambio de cualquier artículo del presente reglamento técnico, será informado a los pilotos, mediante RPP o anexos antes de la competencia a través de los sitios web y redes sociales oficiales de la APKU 2000 y AFK. Reservándose las comisiones organizadoras el derecho de realizar modificaciones a fin de lograr una mejor performance en esta actividad deportiva, pero siempre previa reunión y consulta a todas las partes involucradas que por mayoría y votación aceptará o rechazará las propuestas que estas comisiones eleven a su consideración

*TODO LO QUE NO ESTÁ ESCRITO EN EL PRESENTE REGLAMENTO NO ESTÁ PERMITIDO.  
ANTE DUDAS O INTERPRETACIONES DEL PRESENTE REGLAMENTO SEAN TÉCNICAS O*




ADMINISTRATIVAS, EL PILOTO, MECÁNICO O CONCURRENTE PODRÁ DIRIGIRSE A LAS COMISIONES ORGANIZADORAS POR ESCRITO HASTA 48 HORAS ANTES DEL INICIO DE LA COMPETENCIA.

EN CASO DE EFECTUAR UNA DENUNCIA, DEBERÁ JUSTIFICARSE EN FUNCIÓN DEL REGLAMENTO DEPORTIVO VIGENTE - TEMPORADA 2026 -, FIRMADO POR AMBAS COMISIONES.


Consultas:  
MAIL: apku2000@gmail.com - afktdf@gmail.com

TELÉFONOS:

- 02901-15565641
- 02964-15539548



Brizza Carla Andrea  
30384392  
Presidente  
A.F.K



JUAN MANUEL PAVLOV  
PRESIDENTE  
APKU 2000