
REGLAMENTO TÉCNICO SUDAMERICANO DE KARTING FIA CHILE 2025



Junio, 2025
Rev.B

1. DISPOSICIONES TECNICAS GENERALES.

- 1.1. Los primeros lugares de cada categoría, posterior al pesaje, inmediatamente y sin mediación de terceros deben conducir su kart a parque cerrado. Cualquier salida de la zona antes de llegar a sector de revisor técnica, será penalizada con la descalificación inmediata del piloto. Situaciones particulares de errores involuntarios, serán analizadas caso a caso por Colegio de Comisarios.
- 1.2. A criterio del colegio de comisarios; se puede exigir a un piloto que notoriamente saque diferencia sobre el resto, la utilización de un motor estándar, proporcionado por la organización.
- 1.3. Del cambio de piezas a los primeros lugares. A criterio del Revisor técnico o del colegio de comisarios, se podrá decidir posterior a clasificación o finalización de pre-final cambiar material entre el primer lugar y algún otro piloto a sorteo. Es responsabilidad de los pilotos seleccionados el dirigirse a parque cerrado a efectuar proceso de intercambio.
- 1.4. Si durante el procedimiento de Revisión Técnica se detecta una irregularidad, el revisor técnico informará a los Comisarios quienes determinaran:
 - Exclusión de la sesión. Si ello se produce durante la sesión de Clasificación y/o Serie, perdiendo los tiempos y puntos obtenidos durante la sesión, pudiendo seguir participando del evento.
 - Descalificación del evento. Si ello se produce durante la PRE Final y/o Final, perdiendo la totalidad de los puntos obtenidos y sin poder seguir participando del evento. Se exceptúa de esto a faltas menores durante la pre-final, que no le impiden participar de la carrera final.
- 1.5. Si durante el procedimiento de Revisión Técnica se detecta una irregularidad, el procedimiento sobre la parte o pieza involucrada será:
 - Toda pieza o componente que sea considerado “fuera de reglamento” por estar “manipulado y/o modificado” será retenido por el Revisor Técnico; luego entregado a los comisarios de la prueba, los cuales procederán a inhabilitar y/o destruir la pieza, parte o motor detectado de manera pública en el momento de la prueba, sin tener que la organización reponer la pieza, parte y/o motor que ha sido manipulado deliberadamente.
- 1.6. Del procedimiento en sí / Revisión técnica. Esta será realizada al final de la Clasificación, Heat1, Heat2, Pre final y Super final de cada categoría.
- 1.7. Para las categorías con motorización IAME, ante la solicitud de al menos 1 de los concurrentes se puede determinar destape completo; ante lo cual se debe dejar una

caución de \$250.000 por dicha solicitud. No obstante, el colegio de comisarios puede determinar a su voluntad desarme total sin mediar caución o solicitud alguna. El destape completo mediante una caución de piloto y/o concurrente solo podrá realizarse al final de la Super Final.

- 1.8. Asimismo, se podrá elegir aleatoriamente la revisión de uno o varios motores por solicitud expresa del colegio de comisarios.
- 1.9. Desde la primera salida oficial (entrenamientos oficiales) a pista el kart y piloto deben dar cumplimiento a cabalidad de reglamentación técnica mínima referente a seguridad e identificación (numeración adecuada). No cumplimiento de esto lo llevará desde advertencias verbales, hasta pérdida de lugares en grilla de clasificación (2 a 5).

2. SELLADO DE MOTOR MICRO, MINI, X30 JUNIOR, X30 SENIOR y X30 MASTER.

- 2.1. El día viernes 25 de julio de 2025, entre las 14:00 y las 18:00 horas, se llevará a cabo el sellado obligatorio de todos los motores correspondientes a las categorías Micro y Mini, así como de los motores X30 de las categorías Junior, Senior y Master. Todos los motores deberán contar con sus respectivos sellos instalados al término de este proceso.

Dichos sellos deberán permanecer intactos hasta la conclusión de la Super Final programada para el domingo 27 de julio. Cualquier apertura de los motores solo podrá ser realizada por el Revisor Técnico, y únicamente por motivos debidamente justificados ante el Colegio de Comisarios.

- 2.2. En las categorías Micro, Mini, X30 Junior, X30 Senior y X30 Master, en el caso en de destapar el motor en presencia del revisor técnico, este determine que no es necesario cambio de componentes internos por falla de material, y el preparador, piloto y/o concurrente insista en realizar un cambio en los componentes la penalización será largar desde la última posición en la siguiente serie.
- 2.3. El sello debe permanecer intacto por al menos todo el día en desarrollo, y en caso de daños internos del motor, que amerite cambio de componentes de este, el revisor técnico será el único encargado de realizar el corte del sello, y en presencia del colegio de comisarios se desarmará el motor para determinar si amerita cambio de componentes o motor. De realizar reparaciones internas al motor el piloto será penalizado con largar desde la última posición en los dos Heats de la carrera o en la Pre Final o Super Final, según corresponda.



FADECH
MEMBER OF FIA

COMISARIO TÉCNICO

FECHA: 01 JULIO 2025

3. PESOS POR CATEGORÍA.

3.1. El peso a controlar será: el peso del kart completo más el piloto y su indumentaria en el momento de llegada a parque cerrado después de cualquier momento oficial de la competición (cronos, mangas, repechaje, prefinales, finales...). Cualquier pérdida de material durante la serie y que no se encuentre debidamente fijo al kart como unidad o al piloto en caso de indumentaria al momento de finalizada la prueba NO puede ser adherido o reincorporado para fines de pesaje.

3.2. Los pesos señalados para cada categoría son el mínimo absoluto, condición que debe cumplirse en cualquier momento de la competencia, es decir, desde el primer entrenamiento oficial hasta la carrera final del evento con el piloto equipado normalmente para correr (Casco, buzo, guantes y calzado). Si hay algún lastre debe estar firmemente asegurado al chasis con pernos (NO AMARRAS PLASTICAS NI CINTA ADHESIVA).

3.3. 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 (excepto los paragolpes) o la butaca.

3.4. El peso máximo permitido para un solo lastre es de 5 kg.

3.5. Lastres combinados sobre una misma fijación se considerarán como un único lastre.

3.6. Cada lastre debe estar firmemente asegurado al chasis con los siguientes requisitos:

Para lastres de 1,1 kg o más, se deberán utilizar dos (2) pernos completos, cada uno con:

- Perno.
- Golillas (arandelas).
- Tuercas autobloqueantes.

3.7. Para lastres de menos de 1 kg, se permitirá el uso de un (1) solo perno con los mismos elementos de fijación.

3.8. Diámetros mínimos de pernos según el peso del lastre:

- 0 - 2,5 kg: diámetro mínimo de 6 mm.
- 0,6 - 5 kg: diámetro mínimo de 8 mm.

3.9. 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 el Colegio de Comisarios.



FADECH
MEMBER OF FIA

COMISARIO TÉCNICO

FECHA: 01 JULIO 2025

- 3.10. Si el lastre se fija sobre una superficie auxiliar del chasis (por ejemplo, una pletina o soporte adicional), todos los pernos que fijan dicha pieza auxiliar al chasis deberán tener el mismo diámetro mínimo que los utilizados para fijar el lastre directamente.
- 3.11. Cuando el lastre se instala en el asiento, será obligatorio el uso de placas de refuerzo ubicadas en la cara interna del asiento, directamente opuestas a los pernos de fijación. Estas placas deberán tener un espesor mínimo de 1,0 mm y un diámetro mínimo de 20 mm.
- 3.12. Todos los lastres fijados al chasis o a una pieza auxiliar deberán estar claramente marcados con el número de kart del piloto participante. El incumplimiento de esta disposición podrá conllevar penalización con tiempo o incluso descalificación de la prueba, según lo determine el Colegio de Comisarios.
- 3.13. Pesos mínimos por categorías.
- Micro/Mini : 110 kilos.
 - OK Junior : 145 kilos.
 - OK : 155 kilos.
 - X30 Junior : 145 Kilos.
 - X30 Senior : 158 kilos.
 - X30 Master : 167 kilos.

4. NUMERACIÓN.

- 4.1. Durante todo el campeonato, todos los karts deberán portar el número de competencia en los siguientes cuatro (4) lugares:
- Parte frontal del kart.
 - Parte trasera del kart.
 - En ambos costados, ubicados en la zona más cercana a la rueda trasera (sobre los pontones laterales).
- 4.2. Los números deberán cumplir con las siguientes características:
- Altura mínima: 15 cm
 - Espesor mínimo del trazo: 2 cm, de forma continua y claramente visible.
- 4.3. Diseño y colores de los números Los números deberán ser de color negro sobre fondo amarillo para todas las categorías, sin excepciones.



FADECH
MEMBER OF FIA

COMISARIO TÉCNICO

FECHA: 01 JULIO 2025

4.4. Rango de numeración por categoría.

- **01 al 49** : Categoría **Micro**.
- **50 al 99** : Categoría **Mini**.
- **101 al 199** : Categoría **OK Junior**.
- **200 al 299** : Categoría **OK**.
- **300 al 399** : Categoría **X30 Junior**.
- **400 al 499** : Categoría **X30 Senior**.
- **500 al 599** : Categoría **X30 Master**.

4.5. Los pilotos deberán asegurarse de que los números sean claramente visibles desde los puestos de control y cronometraje. Cualquier kart que no cumpla con esta condición podrá ser retirado de la pista y su piloto sancionado con una falta leve, a criterio del Colegio de Comisarios.

5. COMBUSTIBLE.

- 5.1. Está terminantemente prohibido el uso de aditivos de cualquier tipo en el combustible, tales como aumentadores de octanaje (ej. Power/Octane Booster) u otros productos destinados a modificar las características del combustible original.
- 5.2. El uso de aditivos será considerado una infracción técnica grave y podrá ser sancionado con descalificación inmediata, sin perjuicio de otras sanciones adicionales que determine el Colegio de Comisarios.
- 5.3. El único combustible y aceite autorizado para todas las categorías durante la totalidad del campeonato —desde el primer entrenamiento hasta la Super Final— será el proporcionado por la organización.
- 5.4. Los pilotos deberán adquirir dichos productos exclusivamente a través de la organización.
- 5.5. Está prohibido el uso de cualquier otro combustible o aceite, independientemente de su tipo o procedencia y que no sea haya comprado a la organización
- 5.6. Cualquier piloto que sea sorprendido utilizando combustible y/o aceite distinto al suministrado por la organización o que no haya sido comprado a esta, será excluido de forma inmediata del campeonato.
- 5.7. El Colegio de Comisarios estará facultado para realizar controles de combustible a cualquier piloto, una vez finalizada cualquier serie oficial, incluyendo entrenamientos oficiales, clasificación, heats, prefinal o final.



FADECH
MEMBER OF FIA

COMISARIO TÉCNICO

FECHA: 01 JULIO 2025

- 5.8. En cualquier momento de la prueba, el Colegio de Comisarios podrá exigir al piloto la sustitución total del combustible de su depósito por combustible suministrado por la organización, proveniente del surtidor o distribuidor oficial, con la mezcla de aceite y proporción utilizadas oficialmente.
- 5.9. Si las muestras recogidas del kart o del bidón utilizado por el equipo para almacenar combustible no coinciden con las muestras oficiales tomadas por los Comisarios Técnicos, o si el equipo no colabora para facilitar dicha recolección, se aplicará una sanción al concursante y/o piloto infractor, la cual será determinada por el Colegio de Comisarios, pudiendo ir desde penalizaciones técnicas hasta la exclusión.
- 5.10. La organización de la prueba suministrará el combustible y aceite a todos los participantes, a un precio establecido en el Reglamento Particular de la prueba. En todos los casos, el uso de este combustible y aceite será obligatorio para todos los participantes del campeonato.

6. TRANSPONDER – CRONOMETRAJE

- 6.1. El dispositivo transponder deberá colocarse obligatoriamente solo en la parte trasera de la butaca, adosado a esta., en la parte más baja posible.
- 6.2. Cada piloto es responsable de disponer de un transponder propio, debidamente cargado, con la suscripción vigente y en pleno funcionamiento.
- 6.3. En caso de que un piloto no registre tiempo en el sistema de cronometraje durante la tanda de Clasificación, Heat's, Pre-Final y/o Super-Final se considerará que no se presentó en dicha sesión, perdiendo así el tiempo de clasificación y/o a obtener el puntaje en una posición en la grilla de la serie correspondiente.

El correcto funcionamiento del transponder es de exclusiva responsabilidad del piloto y/o del concurrente. Cualquier falla en este dispositivo no será motivo de reclamo ante la organización.

7. TROCHA TRASERA

- 7.1. Para todas las categorías, excepto Mini, la trocha trasera máxima permitida es de hasta 1400 mm, medida con la matriz oficial de la organización. Se recomienda a los pilotos verificar su configuración con dicha matriz antes del inicio de las competencias oficiales.
- 7.2. En condiciones de lluvia, no se exigirá una trocha trasera mínima. No obstante, deberá cumplirse con la normativa que establece que ningún componente del kart puede sobresalir del cuadrilátero formado por las cuatro ruedas.



FADECH
MEMBER OF FIA

COMISARIO TÉCNICO

FECHA: 01 JULIO 2025

- 7.3. La categoría Mini deberán respetar una trocha trasera máxima de 1100 mm, medida con la matriz oficial de la organización. Al igual que en otras categorías, se recomienda que los pilotos realicen la verificación correspondiente antes de las competencias oficiales.

8. MOTORIZACION.

- 8.1. Todo lo que no está expresamente autorizado, está absolutamente prohibido. No se permite agregar o quitar material, salvo donde esté expresamente autorizado. El motor será completamente fiscalizado, salvo donde este expresamente liberado.
- 8.2. La premisa es MOTOR STANDARD. Todos los componentes del motor homologado deberán estar siempre en su condición estándar.
- 8.3. Los precintos (sellos) colocados por el proveedor (brida, cilindro, piezas eléctricas, colector de escape) podrán ser inspeccionados en cualquier momento. La rotura de cualquiera de ellos deberá ser comunicada de inmediato a un Comisario Técnico, quien notificará al proveedor para efectuar el reemplazo. La pieza sellada estará sujeta a verificación, y en caso de que se requiera su sustitución, el competidor podrá ser descalificado de la actividad de acuerdo con lo que determine el colegio de comisarios del campeonato.
- 8.4. No se pueden modificar, mejorar, pulir, añadir o quitar material de ninguna parte del motor. Cada motor, interna o externamente, tiene que estar debidamente equipado con sus piezas originales en la posición y funcionamiento de acuerdo con las especificaciones técnicas originales.
- 8.5. Las tolerancias indicadas en las fichas de homologación IAME son necesarias para comprender todo el mecanizado, montaje y correcta instalación. No obstante, no se permite ninguna intervención en el motor, incluso si las dimensiones características después de su intervención siguen estando dentro de las tolerancias prescritas
- 8.6. Las motorizaciones según las distintas categorías serán las siguientes permitidas de acuerdo con cada categoría:

8.6.1. OKJ

TM S2-Junior, homologado por FIA Karting bajo el número 041/EJ/16. Monocilíndrico de 2 tiempos, 125 cc, con refrigeración líquida mediante un circuito único que abarca bloque, cilindro y culata. Cuenta con arranque por impulso (sin arranque eléctrico), válvula de alivio en la culata y admisión por válvula de láminas (reed-valve). Será asignado por sorteo diario o la cantidad de veces en el día que determinen los comisarios de la prueba.

Queda prohibido el uso de cualquier artificio que pueda impedir, dificultar o alterar las mediciones que los Comisarios Técnicos consideren necesarias. Las inspecciones y/o reparaciones que requieran el desmontaje del motor serán realizadas por el proveedor, en



presencia de los Comisarios, dentro de la Sala de Inspección del Parque Cerrado durante las competencias.

Los motores deberán cumplir con todas las especificaciones establecidas en el Formulario de Aprobación.

Los motores estarán sellados todos los días desde el inicio de los entrenamientos, lo cual solo puede ser realizado por el representante de los propulsores.

El ángulo máximo de apertura del diagrama de escape será de 170°, medido en las ventanas de escape con un calibrador metálico de 0,20 mm de espesor y 5 mm de ancho, la cual se utilizará para determinar el inicio y el final de la medición.

El volumen de la cámara de combustión deberá ser de al menos 12,0 cc, medido con un inserto estándar CIK-FIA (volumen total a medida: 14,0 cc).

El colegio de comisarios se reserva el derecho de inspeccionar el motor de cualquier competidor en cualquier momento, incluso si los motores han sido asignados por sorteo entre los pilotos.

No se permite ningún tipo de modificación o retrabajo a la bujía. La rosca debe tener un diámetro de 14,0 mm, una longitud de 18,5 mm y un paso de 1,25 mm. El anillo (golilla) de sellado no debe ser retirado, y la rosca de la bujía debe quedar al ras con la superficie interna de la culata.

El valor de arriendo del motor no incluye: radiador, mangueras de refrigerante, termostato, bomba de agua, polea de bomba de agua, correa de bomba de agua, garras de base del motor ni los pernos de fijación de dichas garras. Estos elementos son de libre elección por parte del piloto, debiendo cumplir con una dimensión mínima para el radiador de 410 x 230 mm. Cualquier daño al motor ocasionado por problemas relacionados con la temperatura del refrigerante será de exclusiva responsabilidad del piloto y/o concurrente

En resumen, se detalla la siguiente información:

- Motor : TM S2 Junior, homologado 041/EJ/16.
- Brida escape : de acuerdo con la hoja de homologación del motor.
- Neumáticos : Slick - MG SC2 // Lluvia - MG SW2.
- Bujía : NGK B9EG // NGK B10EG // NGK B9EGV // NGK B10EGV // NGK BR9EIX // NGK BR9EIX.
- Escape : Marca ELTO, homologado por la FIA, código TD18 JR.
- Carburador : Homologación KTT CBA 008/CB/2021-24.
- Silenciador : Righetti Ridolfi, modelo Active 23, homologación FIA 005-SI-33.
Solo trompetas de admisión de 23 mm de diámetro.
- Encendido : Será opcional, digital con corte o analógico sin variación.
- Piñón : Se indicará en reglamento particular.
- Corona : Se indicará en reglamento particular.



8.6.2. OK

TM S2-Senior, homologado por FIA Karting bajo el número 041/ES/56. Monocilíndrico, de 2 tiempos, 125 cc, con refrigeración líquida mediante un circuito único que abarca bloque, cilindro y culata. Cuenta con arranque por impulso, válvula de alivio en la culata, admisión por válvula de láminas (reed-valve) y válvula de control de gases de escape (power-valve).

Será asignado por sorteo diario o la cantidad de veces en el día que determinen los comisarios de la prueba.

Está prohibido el uso de cualquier artificio que pueda impedir, dificultar o alterar las mediciones que los Comisarios Técnicos consideren necesarias. Las inspecciones y/o reparaciones que requieran el desmontaje del motor serán realizadas por el proveedor, en presencia de los Comisarios, en la Sala de Inspección del Parque Cerrado durante las competiciones.

Los motores estarán sellados todos los días desde el inicio de los entrenamientos, lo cual solo puede ser realizado por el representante de los propulsores.

Los motores deberán cumplir con todas las especificaciones establecidas en el Formulario de Aprobación. El ángulo máximo de apertura del diagrama de escape será de 194°, medido en las ventanas de escape con un calibrador metálico de 0,20 mm de espesor y 5 mm de ancho, la cual será utilizada para determinar el inicio y el final de la medición.

La premisa es MOTOR STANDARD. Todos los componentes del motor homologado deberán estar siempre en su condición estándar.

El volumen de la cámara de combustión deberá ser de al menos 9,0 cc, medido con un inserto estándar CIK-FIA (volumen total a medida: 11,0 cc).

El valor de arriendo del motor no incluye: radiador, mangueras de refrigerante, termostato, bomba de agua, polea de bomba de agua, correa de bomba de agua, garras de base del motor ni los pernos de fijación de dichas garras. Estos elementos son de libre elección por parte del piloto, debiendo cumplir con una dimensión mínima para el radiador de 410 x 230 mm. Cualquier daño al motor ocasionado por problemas relacionados con la temperatura del refrigerante será de exclusiva responsabilidad del piloto y/o concurrente

En resumen, se detalla la siguiente información:

- Motor : TM S2 Senior, 041/ES/56
- Brida escape : de acuerdo con la hoja de homologación del motor.
- Bujía : NGK B9EG // NGK B10EG // NGK B9EGV // NGK B10EGV // NGK BR9EIX // NGK BR9EIX.
- Escape : Marca ELTO, homologado por la FIA, código TD18 SR.
- Carburador : Homologación KTT CBA 008/CB/2021-24.
- Silenciador : Righetti Ridolfi, modelo Active 23, homologación FIA 005-SI-33.

- Encendido : Solo trompetas de admisión de 23 mm de diámetro. : Será opcional, digital con corte o analógico sin variación.
- Piñón : Se indicará en reglamento particular.
- Corona : Se indicará en reglamento particular.

8.6.3. MICRO/MINI

Motor IAME modelo Mini Pro-M Monocilíndrico, de 2 tiempos, 60 cc, con refrigeración por aire. Cuenta con arranque eléctrico y embrague centrífugo.

Está prohibido el uso de cualquier artificio que pueda impedir, dificultar o alterar las mediciones que los Comisarios Técnicos consideren necesarias. Las inspecciones y/o reparaciones que requieran el desmontaje del motor serán realizadas en presencia de los Comisarios, en la Sala de Inspección del Parque Cerrado durante las competencias.

Los motores deberán cumplir con todas las especificaciones establecidas en la Ficha de Homologación de nombre "60cc MINISWIFT PROMOTIONAL - TAG" N°399/D de fecha 30/10/2024. Esta ficha de homologación del motor IAME Mini Pro-M se encuentran publicadas en la página web de la organización www.superkartschile.cl/reglamentos

El volumen de la cámara de combustión deberá ser de al menos 4,5 cc, medido con un inserto estándar CIK-FIA (volumen total a medida: 6,5 cc).

En resumen, se detalla la siguiente información:

- Motor : IAME Pro-M 60cc, debe cumplir íntegramente con la Ficha de homologación de nombre "60cc Miniswift Promotional" n°399/D de fecha 30/10/2024.
- Brida escape : IAME A-61365 (28,5 mm.).
- Bujía : NGK BR9EG // NGK BR10EG.
- Escape : IAME A-61715.
- Carburador : Tillotson HW31.
- Silenciador : IAME A-61742
- Encendido : Avance libre de acuerdo con ficha de homologación.
- Piñón : Se indicará en reglamento particular.
- Corona : Se indicará en reglamento particular.



FADECH
MEMBER OF FIA

COMISARIO TÉCNICO

FECHA: 01 JULIO 2025

9.6.4. X30 JUNIOR

Motor IAME modelo X30 Senior con ficha de registro FIA Karting bajo el número 040-AIE-30. Monocilíndrico, de 2 tiempos, 125 cc, con refrigeración líquida mediante un circuito único que abarca bloque, cilindro y culata. Cuenta con arranque eléctrico, admisión por válvula de láminas de carbono (reed-valve) y embrague centrífugo.

Está prohibido el uso de cualquier artificio que pueda impedir, dificultar o alterar las mediciones que los Comisarios Técnicos consideren necesarias. Las inspecciones y/o reparaciones que requieran el desmontaje del motor serán realizadas en presencia de los Comisarios, en la Sala de Inspección del Parque Cerrado durante las competencias.

Los motores deberán cumplir con todas las especificaciones establecidas en la Ficha de Homologación de nombre "X30 125cc RL-C TAG" N°254/Z de fecha 13/11/2024. Esta ficha de homologación del motor IAME X30 se encuentran publicadas en la página web de la organización www.superkartschile.cl/reglamentos

El volumen de la cámara de combustión deberá ser de al menos 7,7 cc, medido con un inserto estándar CIK-FIA (volumen total a medida: 9,7 cc).

En resumen, se detalla la siguiente información:

- Motor : IAME X30, debe cumplir íntegramente con la Ficha de homologación de nombre "X30 125cc RL-C TAG" N°254/Z de fecha 13/11/2024.
- Brida escape : IAME X30125370J.
- Bujía : NGK BR9EG // NGK BR10EG.
- Escape : IAME X30125715.
- Carburador : Tillotson HW27A, debe cumplir íntegramente con la Ficha de homologación de nombre "Tillotson HW-27A" N°384/D de fecha 10/09/24.
- Filtro de aire : IAME X30125740.
- Encendido : IAME X30125953 con bonina IAME X30125933C.
- Piñón : Se indicará en reglamento particular.
- Corona : Se indicará en reglamento particular.
- Refrigeración : Sistema de refrigeración debe ser completamente original IAME.
- Láminas : Carbono original IAME F-11840-C.



FADECH
MEMBER OF FIA

COMISARIO TÉCNICO

FECHA: 01 JULIO 2025

9.6.5. X30 SENIOR

Motor IAME modelo X30 Senior con ficha de registro FIA Karting bajo el número 040-AIE-30. Monocilíndrico, de 2 tiempos, 125 cc, con refrigeración líquida mediante un circuito único que abarca bloque, cilindro y culata. Cuenta con arranque eléctrico, admisión por válvula de láminas de carbono (reed-valve) y embrague centrífugo.

Está prohibido el uso de cualquier artificio que pueda impedir, dificultar o alterar las mediciones que los Comisarios Técnicos consideren necesarias. Las inspecciones y/o reparaciones que requieran el desmontaje del motor serán realizadas en presencia de los Comisarios, en la Sala de Inspección del Parque Cerrado durante las competencias.

Los motores deberán cumplir con todas las especificaciones establecidas en la Ficha de Homologación de nombre "X30 125cc RL-C TAG" N°254/Z de fecha 13/11/2024. Esta ficha de homologación del motor IAME X30 se encuentran publicadas en la página web de la organización www.superkartschile.cl/reglamentos

El volumen de la cámara de combustión deberá ser de al menos 7,7 cc, medido con un inserto estándar CIK-FIA (volumen total a medida: 9,7 cc).

En resumen, se detalla la siguiente información:

- Motor : IAME X30, debe cumplir íntegramente con la Ficha de homologación de nombre "X30 125cc RL-C TAG" N°254/Z de fecha 13/11/2024.
- Brida escape : IAME X30125370.
- Bujía : NGK BR9EG // NGK BR10EG.
- Escape : IAME X30125715.
- Carburador : Tillotson HW27A, debe cumplir íntegramente con la Ficha de homologación de nombre "Tillotson HW-27A" N°384/D de fecha 10/09/24.
- Filtro de aire : IAME X30125740.
- Encendido : IAME X30125953 con bonina IAME X30125933C.
- Piñón : Se indicará en reglamento particular.
- Corona : Se indicará en reglamento particular.
- Refrigeración : Sistema de refrigeración debe ser completamente original IAME.
- Láminas : Carbono original IAME F-11840-C.

**FADECH**
MEMBER OF FIA**COMISARIO TÉCNICO****FECHA: 01 JULIO 2025**

9.6.6. X30 MASTER

Motor IAME modelo X30 Senior con ficha de registro FIA Karting bajo el número 040-AIE-30. Monocilíndrico, de 2 tiempos, 125 cc, con refrigeración líquida mediante un circuito único que abarca bloque, cilindro y culata. Cuenta con arranque eléctrico, admisión por válvula de láminas de carbono (reed-valve) y embrague centrífugo.

Está prohibido el uso de cualquier artificio que pueda impedir, dificultar o alterar las mediciones que los Comisarios Técnicos consideren necesarias. Las inspecciones y/o reparaciones que requieran el desmontaje del motor serán realizadas en presencia de los Comisarios, en la Sala de Inspección del Parque Cerrado durante las competencias.

Los motores deberán cumplir con todas las especificaciones establecidas en la Ficha de Homologación de nombre "X30 125cc RL-C TAG" N°254/Z de fecha 13/11/2024. Esta ficha de homologación del motor IAME X30 se encuentran publicadas en la página web de la organización www.superkartschile.cl/reglamentos

El volumen de la cámara de combustión deberá ser de al menos 7,7 cc, medido con un inserto estándar CIK-FIA (volumen total a medida: 9,7 cc).

En resumen, se detalla la siguiente información:

- Motor : IAME X30, debe cumplir íntegramente con la Ficha de homologación de nombre "X30 125cc RL-C TAG" N°254/Z de fecha 13/11/2024.
- Brida escape : IAME X30125370.
- Bujía : NGK BR9EG // NGK BR10EG.
- Escape : IAME X30125715.
- Carburador : Tillotson HW27A, debe cumplir íntegramente con la Ficha de homologación de nombre "Tillotson HW-27A" N°384/D de fecha 10/09/24.
- Filtro de aire : IAME X30125740.
- Encendido : IAME X30125953 con bonina IAME X30125933C.
- Piñón : Se indicará en reglamento particular.
- Corona : Se indicará en reglamento particular.
- Refrigeración : Sistema de refrigeración debe ser completamente original IAME.



FADECH
MEMBER OF FIA

COMISARIO TÉCNICO

FECHA: 01 JULIO 2025

- 9.7. Para las categorías IAME, los motores, deben ser los descritos en el catálogo del fabricante y ser sujetos de un Formulario descriptivo, llamado la "ficha de Homologación", estas fichas de homologación del motor IAME 60cc Pro-M y IAME X30 se encuentran publicadas en la página web de la organización www.superkartschile.cl/reglamentos.
- 9.8. El uso de la batería es obligatorio en todo momento mientras el kart se encuentre en pista. Llegar al Parque Cerrado sin la batería instalada implicará la descalificación de la carrera.
- Está prohibido el uso de baterías externas para ayudar al arranque mientras el kart se encuentre en pista o en sus áreas circundantes. Esta práctica solo está permitida en el Parque Cerrado, en la parrilla de salida o en caso de bandera roja (situación considerada como "Parque Cerrado").
- 9.9. No está permitida ninguna modificación a las piezas de origen del motor, incluido el pulido, limado, fresado, etc., o cualquier tratamiento que cambie sus características iniciales, pudiendo ser controlable mediante comparación con piezas originales suministradas solo por FULLWAY SPA. También queda expresamente prohibido el añadido de material sea de la naturaleza que sea y/o el montaje de accesorios del motor en lugares distintos al de origen.
- 9.10. En cualquier momento de la competición, el colegio de comisario podrá solicitar el cambio de elementos o piezas componentes del motor, por otras de origen Homologadas.
- 9.11. En caso de duda o interpretación de la validez, medidas, montaje o posible modificación de cualquiera de las piezas o elementos que componen el motor, en cualquier momento podrán ser analizadas por el colegio de comisarios, la cual emitirá informe técnico al respecto, pudiendo apoyarse del revisor técnico.
- 9.12. El Cubrecadenas es obligatorio y deberá recubrir eficazmente el piñón y la corona hasta la altura del eje de la corona.
- 9.13. Para todas las categorías, es obligatoria la utilización de una protección eficaz que cubra la parte superior y ambos lados de la corona y cadena, extendiéndose como mínimo hasta el plano inferior del eje trasero.
- 9.14. EL embrague centrífugo debe acoplar a un máximo de 4.000 RPM moviendo el kart con piloto a bordo, y en condiciones de carrera. El embrague debe estar completamente acoplado a un máximo de 6.000 RPM en cualquier condición. Esta medida se puede comprobar completamente con los instrumentos adecuados. Cada piloto será responsable del estado de desgaste y limpieza de las piezas del embrague y fricción de este, ya que el correcto funcionamiento del embrague podría ser revisado en cualquier momento del evento, e incluso después de cada prueba.



FADECH
MEMBER OF FIA

COMISARIO TÉCNICO

FECHA: 01 JULIO 2025

- 9.15. El embrague de Mini y categorías X30 deberá estar conforme a lo dispuesto en la ficha de homologación correspondiente
- 9.16. Solamente se permite los piñones originales IAME de Z10, Z11, Z12 o Z13.

10. LLANTAS Y NEUMATICOS.

- 10.1. Se denomina Neumáticos de Carrera a aquellos juegos de neumáticos que, correspondiendo a lo estipulado en el Reglamento Técnico, han sido “marcados” por la organización y asignados en forma exclusiva a un Piloto en particular.
- 10.2. De lo mencionado en el artículo 10.1. se excluye solo el entrenamiento 1 de cada categoría del día 24 de julio, pudiendo utilizar un neumático que no haya sido suministrado por la organización del CSK 2025, teniendo que ser de la misma marca y modelo de acuerdo con el artículo 10.3.
- 10.3. Durante tandas oficiales de entrenamientos, clasificación y carrera sólo se podrán utilizar Neumáticos de Carrera proporcionados por la organización, los cuales serán validados por la organización al ingreso del parque cerrado los días de entrenamientos oficiales. Si se sorprende a un participante utilizando neumáticos que no han sido proporcionados por la organización, será excluido del campeonato perdiendo todo el puntaje que haya obtenido en este.
- 10.4. Antes del inicio de cada entrenamiento, los pilotos deben pasar por proceso de revisión de número de serie de neumáticos al ingreso del parque cerrado. Es responsabilidad de cada piloto el debido marcaje en zona de parque cerrado; proceso supervisado y ejecutado por asistente técnico (sistema código de barra).
- 10.5. Para las series *Clasificación, Heat 1, Heat 2, Pre Final y Super Final*, los neumáticos deberán quedar bajo resguardo de la organización en el lugar designado dentro del Parque Cerrado. Por lo tanto, antes de cada una de estas series, el piloto deberá retirar sus neumáticos del lugar indicado y montarlos en el vehículo antes de ingresar a la Pre Grilla. Al finalizar la serie, los neumáticos, junto con sus respectivas llantas, deberán ser devueltos al mismo lugar de donde fueron retirados.

Está estrictamente prohibido que el piloto salga del Parque Cerrado con los neumáticos, ya sea montados o desmontados del vehículo. El incumplimiento de esta norma podrá ser sancionado con la exclusión del campeonato, a criterio del Colegio de Comisarios.

- 10.6. Es exclusiva responsabilidad del piloto ingresar con la debida anticipación para realizar el montaje de los neumáticos. La organización no se hará responsable por retrasos en el ingreso o en el montaje por parte de los pilotos, ya que su prioridad será siempre el cumplimiento estricto del cronograma diario del campeonato.



FADECH

COMISARIO TÉCNICO

FECHA: 01 JULIO 2025

- 10.7. Previo a la salida de Entrenamientos, Clasificación, heats, pre-final y super final, las autoridades del campeonato podrán verificar la dureza de los neumáticos, como la presencia de agentes ablandadores con los instrumentos según disponga el revisor técnico.
- 10.8. Los pilotos deberán comprar directamente sus neumáticos solo al organizador del CSK 2025 al momento de la inscripción en la página web www.superkartschile.cl o bien presencialmente los días del evento.
- 10.9. Para la categoría Mini Pro-M el neumático a utilizar será MG SC2. En condiciones de lluvia usarán MG SW2.
- 10.10. Para categorías OKJ, X30 Senior y X30 Master el neumático a utilizar será MG SH2 En condiciones de lluvia todas las categorías usarán MG SW2.
- 10.11. Para la categoría OK el neumático a utilizar será MG SM2. En condiciones de lluvia usarán MG SW o SW2.
- 10.12. Será responsabilidad de los pilotos mantener sus neumáticos de modo que las marcas permanezcan claramente identificables. Ante indicio que las marcas estuvieran perdiéndose, cada piloto deberá solicitar al Revisor Técnico el remarcado de los neumáticos. Un juego de neumáticos que no pueda ser identificado, se considerará fuera de reglamento.
- 10.13. Este reglamento establece de forma clara una limitación en la cantidad de neumáticos permitidos durante los días de entrenamiento, según la categoría:
- Categorías Micro y Mini: máximo 2 juegos de neumáticos para entrenamientos.
 - Categorías X30 Junior, Senior y Master: máximo 3 juegos para entrenamientos.
 - Categorías OKJ y OK: máximo 3 juegos para entrenamientos.

Consideraciones importantes:

- Los neumáticos utilizados durante los entrenamientos no podrán ser utilizados en las sesiones de Clasificación, Heats, Pre Final ni Super Final.
 - Los juegos de neumáticos usados en entrenamientos sí podrán ser utilizados en los Warm-Up del sábado y domingo.
- 10.14. Uso de neumáticos en la Clasificación y baterías (Heats y Pre Final) – Categoría Mini. Para la jornada del día sábado, los pilotos de la categoría Mini deberán utilizar un (1) único juego de neumáticos nuevos, el cual deberá ser estrenado en la sesión de Clasificación. Este será el único juego permitido para todas las competencias del día, incluyendo Clasificación, Heats y Pre Final.



FADECH

COMISARIO TÉCNICO

FECHA: 01 JULIO 2025

Consideraciones importantes:

- No se podrá utilizar más de un (1) juego de neumáticos durante el día sábado.
- No se podrá usar otro juego distinto al marcado para la Clasificación; ese será el único juego autorizado para todas las pruebas del día.

10.15. Para la jornada del día sábado, los pilotos de las categorías OKJ, OK, X30 Junior, X30 Senior y X30 Master deberán utilizar un juego y medio (1,5) de neumáticos nuevos, los cuales deberán ser estrenados en la sesión de Clasificación. Estos neumáticos serán los únicos autorizados para todas las competencias del día, incluyendo Clasificación, Heats y Pre Final.

Consideraciones importantes:

- Se permite el cambio de neumáticos por unidad.
- El piloto y/o equipo podrá cambiar un neumáticos delanteros o traseros, o ambos en la misma prueba, según su estrategia.
- Será responsabilidad del piloto y su equipo decidir en qué momento del día utilizar cada neumático disponible.
- No se podrán utilizar neumáticos distintos a los previamente marcados para estas etapas del campeonato.
- Todos los neumáticos asignados para estas fases (Clasificación, Heats y Pre Final) deberán ser utilizados durante el sábado, siendo la última oportunidad de uso la Pre Final.
- De no usar los 6 neumáticos (3 delantero y 3 traseros) al terminar la Pre Final, el piloto será sancionado desde la 1ª vuelta en la Súper Final hasta ser excluido del campeonato.

10.16. Todas las categorías tendrán que usar obligatoriamente un juego de neumáticos nuevos en la Súper Final, el cual debe estar previamente marcado y en parque cerrado.

10.17. Está prohibido el uso de calefactores externos de los neumáticos. Se excluye asimismo el uso de pistolas para eliminar goma excedente.

10.18. Está prohibido el uso de todo tipo de productos de aplicación directa en neumáticos con finalidad de intervenir dureza o adherencia.

10.19. Ante el daño de algún neumático oficial el colegio de comisarios podrá autorizar el cambio por otro neumático. Este procedimiento debe ser en parque cerrado, supervisado por el revisor técnico y el cambio debe ser por un neumático que esté en idénticas condiciones que el dañado, en cuanto a nivel de uso.



FADECH
MEMBER OF FIA

COMISARIO TÉCNICO

FECHA: 01 JULIO 2025

10.20. Llantas.

- El diámetro de la llanta debe ser como máximo de 5". Todas las categorías.
- La utilización de llantas según el Reglamento CIK es obligatorio (Dibujo Técnico Nº 1.1 de la CIK-FIA).
- No está permitida la utilización de separadores o inserciones entre el neumático y el borde de apoyo de la llanta.

10.21. Para todas las categorías, queda estrictamente prohibido:

- El calentamiento o enfriamiento artificial de los neumáticos.
- El recauchutado de los mismos.
- La aplicación de productos químicos destinados a alterar sus características o rendimiento.

10.22. Modificaciones en neumáticos homologados

En caso de que se detecten recortes, separaciones o adiciones de huellas en un neumático homologado, este perderá automáticamente su condición de homologado y, por tanto, no podrá ser utilizado en ninguna prueba oficial del campeonato.

10.23. Sanciones por infracción al reglamento de neumáticos

Toda infracción detectada en controles aleatorios, ya sea durante o después de una manga clasificatoria, entrenamientos clasificatorios o carrera, implicará de forma obligatoria la descalificación del piloto en la sesión correspondiente, de acuerdo con lo que determine el Colegio de Comisarios.

10.24. Solo se permitirá el uso de neumáticos proporcionados por la organización.

10.25. En caso de que se detecte a un piloto utilizando neumáticos que no hayan sido suministrados oficialmente, será descalificado de manera inmediata e inapelable del campeonato.

10.26. Se permitirá el uso de neumáticos usados solo en el primer entrenamiento de cada categoría del día jueves 24 de julio.



FADECH
MEMBER OF FIA
COMISARIO TÉCNICO

FECHA: 01 JULIO 2025

10.27. Los neumáticos para todas las categorías serán de la marca MG. Los modelos y las cantidades máximas correspondientes se detallan en la siguiente tabla:

		CATEGORÍAS		
		MINI	OKJ / X30 SENIOR - MASTER	OK
NEUMÁTICO SLICK		MG SC2	MG SH2	MG SM2
CANTIDAD	Entrenamiento	2 juegos	3 juegos	3 juegos
	Clasificación, Heat's y Pre Final	1 juego	1,5 juegos	1,5 juegos
	Super Final	1 juego	1 juego	1 juego
NEUMÁTICO LLUVIA		SW2	SW2	SW2
CANTIDAD		1 juego	1 juego	1 juego

11. CHASIS

- 11.1. Para todas las categorías la procedencia es libre y solo con homologación CIK/FIA. En caso de duda se exigirá la presentación de la ficha de Homologación correspondiente.
- 11.2. En los parachoques ninguna parte podrá sobresalir del cuadrilátero formado por los parachoques y las ruedas. En ningún caso se puede proyectar más allá del cuadrilátero que forman las 4 ruedas al nivel de sus masas con las ruedas delanteras en línea recta hacia delante
- 11.3. Una defensa lateral fijada delante de las ruedas traseras es obligatoria.
- 11.4. Los soportes de las defensas laterales deberán tener un diámetro mínimo de 15mm.
- 11.5. Tanto al frente como en la parte posterior, el vehículo debe tener defensas, más allá de las cuales ningún accesorio puede sobresalir.
- 11.6. La altura máxima del parachoques delantero no deberá ser mayor que 20cm., medida desde el suelo. Deberá consistir en un solo tubo de 15mm. De diámetro con un espesor apropiado.
- 11.7. El parachoque delantero debe tener el nuevo sistema anti-golpe homologado CIK/FIA. Amarres extras NO están permitidos. La trompa no puede estar rota o "pinchada". El piloto debe ser capaz de ponerla y sacarla sin ayuda de implemento alguno.
- 11.8. Está prohibido fijar la trompa con elementos accesorios.
- 11.9. El piloto debe presentarse a Pre-grilla con la trompa desmontada del chasis, instalándola el mismo, su preparador o concurrente delante de oficial de pista.
- 11.10. Los pontones laterales, no deben, en ningún momento, cortar el plano que pasa por lo alto de los neumáticos delantero y trasero, ni sobrepasar el plano exterior de los neumáticos delanteros y trasero, ni sobrepasar el plano exterior de los neumáticos delanteros y traseros, con las ruedas en posición derecha.



- 11.11. La superficie de los pontones debe ser uniforme y lisa, sin tener más agujeros que los necesarios para fijar el pontón.
- 11.12. La Nariz no debe sobrepasar el plano de alto del volante, y debe permitir un espacio mínimo de 5cm entre la nariz y el volante, no puede sobresalir del parachoques delantero, no debe impedir el normal funcionamiento de los pedales, como tampoco cubrir ninguna parte de los pies del piloto en posición normal de manejo. Ancho máximo 25 cm.
- 11.13. Debe haber un piso hecho de material rígido que se extienda desde el asiento hasta el frente del kart. Debe estar limitado en cada lado por un tubo o un borde que impida que los pies del conductor se deslicen al suelo. En caso de ser perforado, los agujeros no pueden tener un diámetro mayor de 1 cm cada uno.

12. NOTAS IMPORTANTES.

- 12.1. En caso de solicitud de apertura de motor, con caución previamente tramitada, se realizará solo al término de la Super final (última prueba de la fecha). Si el revisor técnico encuentra irregularidades, el colegio de comisarios podrá sancionar al piloto con la pérdida de todos los puntajes del campeonato.
- 12.2. Las fichas de homologación mencionadas en el presente reglamento se encuentran disponibles en la página web www.superkartschile.cl/reglamentos , las cuales son proporcionadas por el fabricante de los motores.

13. ANEXOS.

- 13.1. ANEXO 1: Ficha de homologación Motor Micro y Mini. Documento de nombre 60cc Mini Swift USA-TaG, n° 399/D de fecha 30/10/2024.
- 13.2. ANEXO 2: Ficha de homologación Motor X30 Senior y Master de nombre "X30 125cc RL-C TaG, n° 254/Z de fecha 13/11/24.
- 13.3. ANEXO 3: Ficha de homologación Carburador Tillotson HW-27A, n° 348/D de fecha 10/09/24.



FADECH
MEMBER OF FIA

COMISARIO TÉCNICO

FECHA: 01 JULIO 2025