



Reglamentación Técnica



REGLAMENTACIONES TÉCNICAS GENERALES PARA EL KARTING SANTAFESINO





Reglamentación Técnica



1. GENERALIDADES:

- 1.1. El presente reglamento tiene vigencia desde el 1 de enero de 2020, hasta el 31 de diciembre de 2020; derogando cualquier versión anterior del mismo para la categoría.
- 1.2. La participación en competencias de esta categoría implica por parte de los pilotos, mecánicos, concurrentes, etc., el total conocimiento y aceptación de las condiciones y especificaciones del presente REGLAMENTO.
- 1.3. Cualquier término o párrafo que dé lugar a algún tipo de duda, deberá ser consultado mediante nota a las autoridades de la FAPCDMS, que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente REGLAMENTO. El criterio de las autoridades deportivas será determinante a los fines de tomar cualquier resolución no contemplada en el mismo.
- 1.4. Las piezas originales del motor homologado deben presentar siempre la forma original y semejante a los dibujos y cotas descriptas en el presente reglamento. Las modificaciones que cambien la terminación superficial, dimensiones y geometría de las partes originales representadas en el presente reglamento están prohibidas, exceptuando lo que explícitamente este autorizado.
- 1.5. Es responsabilidad de cada piloto, demostrar a las autoridades que el karting cumple con las exigencias del reglamento vigente.
- 1.6. La Final deberá correrse con el mismo chasis que se largó la tanda clasificatoria y series, salvo rotura del mismo, verificada por los Comisarios Técnicos.
- 1.7. A menos que se indique expresamente lo contrario, no existen tolerancias en más para los valores máximos, ni tolerancias en menos para los valores mínimos especificados para cualquier cantidad citada como límite en el presente reglamento.
- 1.8. La realización de todas las medidas serán a temperatura ambiente, en caso de discrepancia se realizarán a $20\pm5^{\circ}\text{C}$ en un laboratorio acondicionado a tal fin si así lo requiriera la medición.
- 1.9. Todas las medidas especificadas para el chasis serán tomadas con los neumáticos inflados a una presión de 1 bar, con el kart apoyado en un piso plano y horizontal, sin el piloto y sin combustible.
- 1.10. Las edades para competir en ésta categoría son desde los 14 (catorce) años cumplidos al comienzo de disputa del presente campeonato con experiencia previa. En caso que un piloto debutante pasado de edad no posea experiencia previa, la FAPCDMS podrá autorizar a que participe por alguna carrera en esta categoría.

2. DEFINICIONES:

- 2.1. **Adquisición de Datos:** Todo sistema, con o sin memoria, instalado sobre el kart, que lea, indique, obtenga, registre, informe o transmita cualquier información relativa al funcionamiento del vehículo durante la marcha del mismo.
- 2.2. **Telemetría:** Transmisión de datos entre un karting en movimiento y un receptor externo.



Reglamentación Técnica



- 2.3. **Homologación:** Ésta es la certificación oficial de la FAPCDMS, de que un modelo específico de chasis, motor, neumáticos, etc. ha sido fabricado en serie y en número suficiente, que justifica su utilización en la categoría en cuestión.
- 2.4. **Componentes mecánicos:** Cualquier componente necesario para la propulsión, dirección y frenado, así como cualquier adicional, sea fijo o móvil, necesario para su normal funcionamiento.
- 2.5. **Componente de serie, original:** Cualquier componente que ha pasado todas las fases industriales fijadas por el fabricante del equipo considerado y originalmente montado en el karting o su motor.
- 2.6. **Pieza similar:** toda pieza producida por otro fabricante con las mismas características, dimensiones, acabados superficiales, masas y material de la pieza original.
- 2.7. **Pieza opcional:** aquella por la cual se puede optar por mantenerla o quitarla.
- 2.8. **Pieza libre:** son aquellas a las cuales se les permite la libertad de su trabajo o cambio, pero conservando su posición original.
- 2.9. **Máximo:** El mayor valor que puede alcanzar una cantidad variable; el límite más alto.
- 2.10. **Mínimo:** El menor valor que puede alcanzar una cantidad variable; el límite más bajo.
- 2.11. **Chasis:** Estructura global del karting que incluye los componentes mecánicos y la carrocería, incluso cualquier parte que sea interdependiente de dicha estructura.
- 2.11.1. **Bastidor:** Parte de apoyo principal del chasis, integrada en una sola pieza. Recibe las partes principales y auxiliares.
- 2.12. **Motor:**
- 2.12.1. **Cilindrada:** Volumen comprendido en el cilindro del motor, por el movimiento ascendente o descendente del pistón.- Este volumen se expresa en centímetros cúbicos y para todos los cálculos el número “ π ” se tomará como 3,1416. $V = 0.7854 \times d^2 \times l$; donde: d = diámetro del cilindro l = carrera del pistón.
3. **VERIFICACIÓN TÉCNICA**
- 3.1. **Verificaciones Previas:** Las verificaciones técnicas previas son obligatorias y serán efectuadas por los oficiales designados, siendo estos los responsables de las operaciones que se realicen en el Parque Cerrado de verificación, siendo éstos los únicos autorizados para dar instrucciones a los concursantes. En las verificaciones técnicas previas se presentara a verificación el material expresado en el boletín de inscripción y/o lista de inscritos oficial.- Durante las verificaciones técnicas previas, se llevará a cabo por parte de los Comisarios Técnicos, precintado y/o marcado del o de los motores que presenten los concursantes y la identificación de los neumáticos. Los números de los precintos si los hubieran puesto, quedarán anotados en el Pasaporte Técnico, que será firmado por el responsable técnico del vehículo (llámese piloto, concurrente o mecánico).- Dichos precintos, deberán permanecer intactos durante toda la competencia.- En el caso de llevar situados precintos, está totalmente



Reglamentación Técnica



prohibido añadir a éstos cualquier otro material aparte del alambre o hilo y precintos oficiales (silicona, cinta adhesiva, etc.).- Los Concurrentes y/o Pilotos no están autorizados a realizar ningún cambio de material después de que este haya sido identificado en las Verificaciones Técnicas Previas, quedando totalmente prohibido el intercambio de chasis, motores, neumáticos, etc., entre pilotos. Es decir, el material utilizable para cada piloto queda limitado al verificado para sí mismo en las verificaciones técnicas previas.- Excepcionalmente un mismo motor o chasis podrá ser verificado para varios pilotos, condicionado a que sea verificado, marcado o precintado para cada uno de los pilotos que lo soliciten.- En caso de tener observaciones en el Pasaporte Técnico, una vez solucionado el ítem en cuestión se deberá presentar el auto y el pasaporte para la firma de Verificador o del Comisario Técnico.

3.2. Verificaciones Finales: El Comisario Técnico es quien, en forma exclusiva realizará las verificaciones técnicas reglamentarias sobre los elementos de los karting, QUE A SU JUICIO, ÉL CONSIDERE NECESARIAS, ya sea a la finalización de las series clasificatorias, series y/o carrera.- Dichas verificaciones serán realizadas en presencia del concursante del karting a verificar o de su representante. En caso de ausencia del concursante o su representante durante el acto de verificación debidamente notificado y anunciado, no podrá formularse protesta alguna referida al acto de verificación. Asimismo se podrá recurrir a un mecánico, designado por el concursante o representante, para las tareas de desmontaje si los Comisarios lo consideran oportuno.- Los Comisarios Técnicos (por delegación de los Comisarios Deportivos) pueden retener una o más piezas de un karting, con el fin de controlarlas detenidamente. Estas piezas serán debidamente marcadas o precintadas en presencia del concursante o representante, quienes recibirán una copia del acta de precintado con una descripción de las marcas o número de los precintos.

4. EQUIPAMIENTO Y NORMAS DE SEGURIDAD: El conductor debe llevar puesto:

4.1. Casco: Debe cumplir con las prescripciones de la CIK-FIA o la FAPCDMS, su masa no debe ser más de 1,550Kg y debe poseer una eficiente e irrompible protección para los ojos. El uso de accesorios aerodinámicos en los cascos está prohibido si no están homologados con el casco correspondiente.- En ningún caso los pilotos se podrán quitar el casco protector estando en pista, hasta que llegue a boxes y/o parque de servicios, según sea el caso. En tal caso el Comisario Deportivo, podrá aplicar apercibimientos y/o sanciones.

4.2. Monos de tejido (Buzo): Confeccionada con materiales homologados por la CIK-FIA o la FAPCDMS. Deben cubrir la totalidad del cuerpo, piernas y brazos.

4.3. Guantes: Confeccionados con materiales homologados por la CIK-FIA o la FAPCDMS. Deben cubrir totalmente las manos.

4.4. Cuellera: Construida con materiales homologados. Debe cumplir eficientemente su fin. Estas cuelleras serán en referencia y modelo, las especificadas por cada fabricante de este elemento, sin ninguna manipulación posterior que pueda alterar sus características iniciales.



Reglamentación Técnica



CHASIS

Chasis libre, de fabricación nacional. Está compuesto de:

- a) Bastidor del chasis;
- b) Piezas principales del chasis;
- c) piezas auxiliares: a fin de hacer más resistente al karting, podrán montarse tubos y perfiles especiales, considerándolas piezas auxiliares. La colocación de esas piezas auxiliares no debe representar riesgo para la seguridad del karting, de su conductor o de los otros pilotos.
- d) Dimensiones:
 - a. Distancia entre ejes: mínimo 101cm - máximo 127cm.
 - b. Longitud exterior: 182cm máximo.
 - c. Trocha: 120 cm máximo de exterior a exterior de las llantas.-

En ningún caso podrán sobresalir elementos en la parte delantera o trasera del chasis (respecto de la trompa o el paragolpes trasero), a excepción del escape, que podrá sobresalir hasta un máximo de 50 mm respecto del paragolpes trasero.

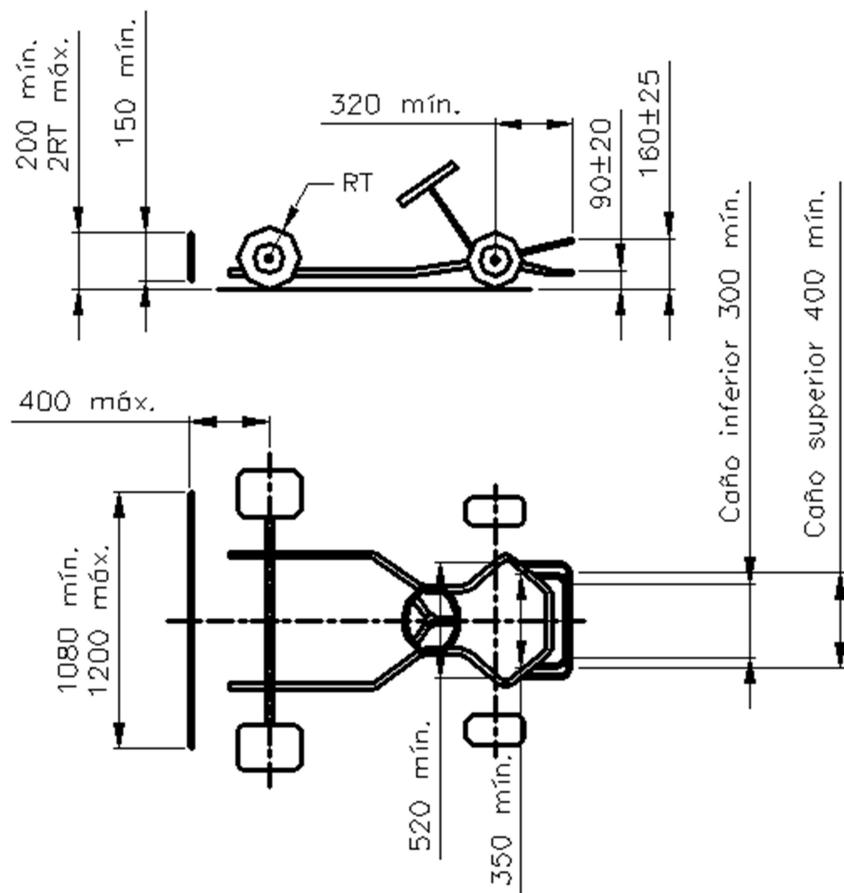
1. **Bastidor:** De construcción tubular con caño de acero magnetizable de sección cilíndrica sólidamente vinculado, sin opción a desmontaje de alguna parte. Constituye el elemento principal del karting y debe ser capaz de soportar las cargas que sobre él incidan cuando este se encuentre en movimiento.- Las dimensiones del mismo, deben ser tales que permitan la normal conducción del karting. La flexibilidad del chasis, corresponderá a los límites de elasticidad de la construcción tubular. Queda prohibido cualquier sistema de control de flexión longitudinal del chasis.
2. **Piezas principales del chasis:** Hace mención a elementos tales como: llantas y sistema de fijación, eje trasero y sus respectivos soportes, punta de eje, y sistema de comando de dirección. Todos estos elementos deben estar rígidamente vinculados conformando la estructura del chasis. Únicamente se permiten vinculaciones articuladas en el montaje de las mazas sobre las puntas de eje, el eje trasero sobre el bastidor, las puntas de eje sobre el bastidor y los movimientos necesarios para la dirección. Está totalmente prohibido cualquier sistema de suspensión ya sea hidráulico, neumático o mecánico.
 - 2.1. **Eje trasero:** Eje rígido, macizo o hueco, construido con un diámetro exterior constante en toda su longitud de $30\pm0,2$ mm. Prohibido titanio.
 - 2.2. **Paragolpes:** Son de uso obligatorio y están compuestos de las protecciones delanteras, traseras y laterales.
 - 2.2.1. **Paragolpes delantero:** Realizados en acero magnético y compuestos de al menos dos elementos, independientes de la sujeción de los pedales.- Estos elementos estarán conformados por una barra



Reglamentación Técnica



superior de 16mm de diámetro como mínimo, tramo recto de como mínimo 400mm perpendicular al eje longitudinal del Karting y una altura de entre 200mm y 250mm como mínimo y máximo respectivamente. Las sujetaciones de la barra superior deben estar separadas 550mm como mínimo y centradas con respecto al eje longitudinal.- El segundo elemento (barra inferior) se deberá realizar con barra de acero de 16 mm de diámetro como mínimo, tramo recto de como mínimo 300mm perpendicular al eje longitudinal del Karting y una altura de entre 80 mm y 100 mm como mínimo y máximo respectivamente, vinculada en dos puntos ubicados simétricamente con el eje del chasis.- Este último elemento debe permitir el montaje de la trompa.



-Figura 1.-

2.2.2. Paragolpes trasero: Conformados con barra de acero magnético de 16mm de diámetro como mínimo, compuesto por una barra anti-enclavado y una barra superior. El conjunto deberá cubrir el ancho de los neumáticos traseros y quedara unido en su parte inferior a los largueros del chasis.-

La altura estará limitada por la superficie superior de los neumáticos, con un mínimo de 200mm (ver figura N°1).-

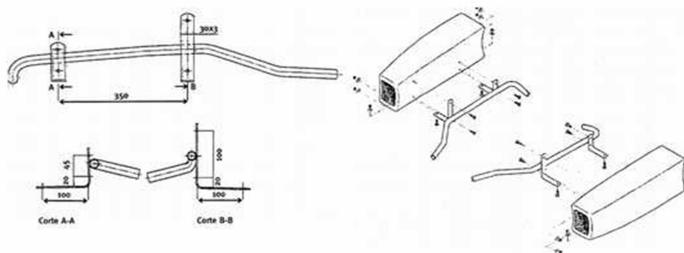


Reglamentación Técnica



La barra anti-enclavado tendrá una altura de $80\text{mm}\pm20\text{mm}$ del suelo Proyección trasera (saliente): máximo 400mm.-

Despeje del suelo: mínimo 25mm, máximo 60mm si se usan paragolpes integrales de protección de las ruedas traseras.



-Figura 2.-

Protección de las ruedas traseras: obligatorio Altura mínima superior de 150mm del suelo. Ancho mínimo: 1080mm. Ancho máximo: 1200mm.

2.2.3.Puntas de eje: No deberán sobresalir del plano lateral de las llantas.

2.2.4.Piso: Construido en material rígido desde el inicio de la butaca y hasta el frente del karting. Debe estar bordeado lateralmente por una pestaña que impida que los pies del conductor resbale de la plataforma del piso. En caso de que estuviera calado, los orificios no deben tener un diámetro superior a los 10mm.

2.2.5.Dirección: Debe ser comandada por un volante en forma circular, pudiendo su tercio superior ser recto. Se prohíbe toda dirección por cable o por cadena.- Todos los elementos de la dirección deberán conformar un sistema de fijación que ofrezca plena seguridad (tuercas enchavetadas, remachadas o autoblocantes).- Cualquier dispositivo montado en el volante no debe sobresalir por más de 20mm, del plano delantero del volante y no debe tener los bordes afilados.

2.2.6.Volante de Conducción: Prohibido la utilización de volantes de madera, deberán estar forrados en cuero u material blando, preferentemente aquellos homologados para competición, pudiendo ser su tercio superior recto.

2.3. Piezas auxiliares del chasis: No considerando las piezas principales, se entiende por piezas auxiliares del chasis a todos los elementos que contribuyen al buen funcionamiento del vehículo, y deben estar de conformidad con el presente Reglamento y demás disposiciones facultativas.- Las piezas auxiliares no deben tener como función las asignadas a las partes principales. Dentro de ellas se encuentran:

2.3.1.La carrocería

2.3.2.El sistema de fijación de frenos, motor, escape, dirección, butaca, pedales, paragolpes y escape.

2.3.3.El lastre.



Reglamentación Técnica



2.3.4. Otros dispositivos y articulaciones.

2.3.5. Todas las placas y resortes.

2.3.6. Todo punto de fijación.

2.3.7. Todos los tubos y secciones de refuerzo, que no sean considerados estabilizadores.

Las piezas auxiliares deben estar sólidamente fijadas. Se permiten las conexiones flexibles. Deben estar montadas de manera de no desprenderse durante la marcha del Karting.

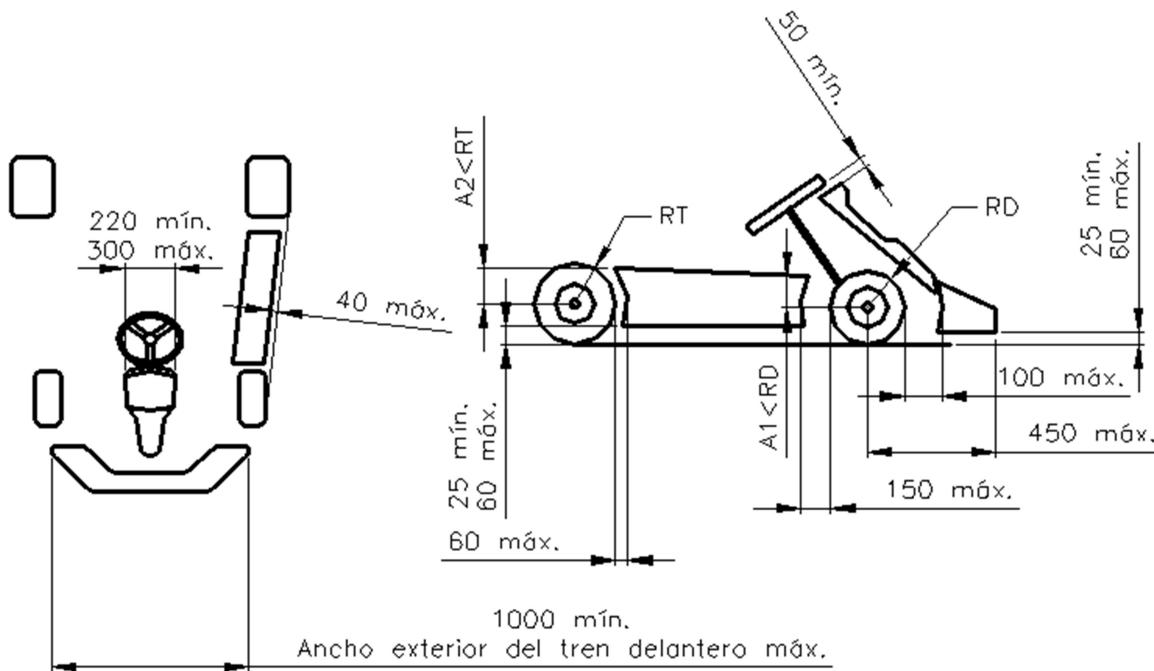
2.4. **Carrocería:** La carrocería se compone de todas las partes del karting que están en contacto con la corriente de aire, siendo estas: pontones laterales, carenado frontal y panel frontal y las placas porta números; todas de uso obligatorio.- La carrocería debe tener una terminación impecable, sin ángulos afilados. El radio mínimo de cualquier ángulo o esquinas es 5mm.- Ningún elemento de la carrocería puede usarse como tanque de combustible o para fijar contrapesos o lastre.- La carrocería deberá ser homologada conjuntamente con los chasis por parte del fabricante de los mismos, no debiendo ser obligatoriamente fabricada por el constructor del chasis.- Una carrocería homologada podrá ser usada libremente por cualquier piloto, en cualquier chasis. El material de construcción de la carrocería no podrá ser ni metálico, ni de fibra de carbono, ni de kevlar. Deberá utilizarse polietileno, polietileno o material plástico de características similares, no astillable.

2.5. **Pontones laterales:** Bajo ninguna circunstancia deben localizarse sobre el plano superior de los neumáticos delanteros y traseros o más allá de la parte externa de los neumáticos delanteros y traseros con las ruedas delanteras en posición recta. No deberán superar la cara externa de los neumáticos traseros, deberán estar construidos en plástico únicamente.- En caso de competencia lluviosa, se autoriza a obturar los orificios frontales de los pontones para evitar el ingreso de agua a los mismos. Deberán tener un despeje mínimo de 25mm (veinticinco), respecto del suelo y un máximo de 60mm (sesenta) (ver figura N°2).- Se permite únicamente realizar cortes con la finalidad de poder realizar el montaje del escape. Ningún sector de los pontones podrá cubrir alguna parte del piloto sentado en su posición normal. No podrán presentar más orificios que los necesarios para su fijación. En su superficie vertical trasera cerca de las ruedas debe haber un espacio para los números de identificación del karting.

2.6. **Panel frontal:** No deberá situarse por encima del plano horizontal delimitado por la parte superior del volante, debiendo dejar un espacio de por lo menos 50 mm con el volante (ver figura N°3) y no deberá extenderse más allá del paragolpes delantero.- No debe impedir el normal funcionamiento de los pedales, ni debe cubrir cualquier parte de los pies del piloto estando éste en la posición normal de conducción.- Su ancho mínimo es de 250mm y 300mm máximo.



Reglamentación Técnica



-Figura 3.-

- 2.7. **Carenado frontal:** Bajo ninguna circunstancia puede situarse por encima del plano delimitado por la parte superior de las ruedas delanteras.- No debe tener ningún borde afilado. Su ancho mínimo es de 1.000mm y su máximo es el de la trocha delantera. Proyección delantera: máximo 650mm (ver figura N° 3).- El Carenado Frontal o Trompa, deberá estar montado sobre el paragolpes delantero.- De uso OBLIGATORIO. Deberán ser de plástico flexible o plástico inyectado.- Se permite la utilización de un precinto plástico para fijar el broche o enganche de la trompa, con la finalidad de que este broche o enganche permanezca sujeto al chasis en caso de desprendimiento de la trompa. El precinto no deberá estar sujetando la traba de dicho broche o enganche, la cual deberá estar libre de fijaciones.
- 2.8. **Placa porta números:** De uso obligatorio en la parte trasera de karting, sujetas al paragolpes trasero. Deberán ser planas con bordes redondeados y de 22 cm. por lado. Estarán construidos en material plástico flexible y opaco.
- 2.9. **Números de Competición:** Serán otorgados por la FAPCDMS por el año de duración del campeonato, el karting deberá tener 4 (cuatro) números, distribuidos de la siguiente manera: en la defensa trasera, y babero delantero de tamaño 20cm x 20cm y en ambos pontones laterales de 15cm x 15cm. Los colores de fondo y número están reglamentados en la Reglamento General de Campeonato.
- 2.10. **Identificación del piloto:** Es obligatoria la colocación del nombre y apellido del piloto en el panel frontal como así también su grupo sanguíneo y factor RH.
- 2.11. **Tanque de combustible:** Deberá ser colocado debajo de la torre de dirección perfectamente anclado y con sus conexiones colocadas de manera que impidan el venteo de combustible.- Deberá ser de



Reglamentación Técnica



material plástico apto para almacenar combustible y de color transparente, únicamente, a fin de que exteriormente se observe el contenido.

2.12. **Bomba de combustible:** Libre, de accionamiento mecánico mediante una leva colocada en el eje trasero.

2.13. **Frenos:**

2.13.1. Frenos traseros: libres debiendo actuar los mismos sobre el eje rígido.

2.13.2. Frenos delanteros: de uso opcional.

2.14. **Pedales:** Los pedales, cualquiera sea su posición, nunca deberán sobrepasar el chasis, incluyendo en tal restricción al paragolpes delantero.

2.15. **Acelerador:** El acelerador debe estar accionado por un pedal, este deberá estar dotado de un resorte de retorno.

2.16. **Transmisión:** A cadena, con eje rígido.

2.17. **Neumáticos:** Marca NA con sello KSF provistos por la FAPCDMS.- No se permite, Tornear, marcar, cortar, remarcar, recauchutar o alterar el compuesto.

2.17.1. **Motores 4 Tiempos:** lisas con numeración de color amarillo;

2.17.2. **Motores 2 Tiempos:** con tacos y con numeración de color azul;

2.18. **Llantas:** Ancho máximo 8" (ocho pulgadas). Prohibido el uso de dispositivos anti deriva.-

2.19. **Colector de combustible:** Cuando el carburador ventee el exceso de combustible, se deberá colocar un colector de combustible sobre el bastidor o el paragolpes trasero. Este deberá tener como mínimo 1/2 (medio) litro de capacidad. Es obligatorio colocar el retorno al tanque de combustible.

2.20. **Protector de cadena:** Todo Karting deberá tener sobre la zona donde va montada la cadena de transmisión un pequeño protector de no menos de 60 (sesenta) milímetros de ancho por el largo que va entre el piñón del motor y el paragolpes trasero.

2.21. **PESO MINIMO:** Es el peso que debe acusar en la balanza el conjunto compuesto por Piloto, indumentaria, implementos de seguridad personal y vehículo tal y como dicho conjunto terminó la prueba. En el pesaje no se tendrá tolerancia de ninguna clase, siendo el resultado que arroje la balanza **INAPELABLE**.

2.22. **Lastres:** Está autorizado para ajustar el peso del Karting, la colocación de uno o varios lastres. Deben ser bloques sólidos de metal, sujetos al chasis o al asiento, mediante por lo menos dos tornillos de un diámetro mínimo de 6 (seis) milímetros con tuercas autofrenantes y con arandela de un diámetro exterior mínimo de 5 veces el interior.



Reglamentación Técnica



- 2.23. **Adquisición de datos:** Se permite la Adquisición de Datos. Estando Prohibido cualquier Sistema de Telemetría. Entiéndase por telemetría al envío de datos en tiempo real desde el kart hacia los boxes y viceversa.
- 2.24. **Sensor de tiempos:** Será el homologado por la FAPCDMS y estará fijado a la butaca. El sistema de cronometraje será el denominado “electrónico” con sistema del tipo AMB o similar. El Kart antes de salir a pista deberá estar dotado del sensor correspondiente, ubicado en la parte lateral izquierda de la butaca del piloto y deberá estar sujeto de una forma segura, evitando así su desprendimiento, también se deberá controlar que este no tome contacto directo con el piso.- Sera responsabilidad única del piloto, la vigilancia del sensor. La falta del mismo al momento de salir a pista, será pasible de una sanción en multa que aplicaran los Comisarios o Director de la Prueba. El piloto que posea sensor propio deberá declarar el número del mismo, en el momento de la inscripción y deberá figurar en la ficha de inscripción que se entrega en el campo asignado para el número del sensor. Es obligatorio una vez finalizada la competencia, entregar el sensor contratado a las autoridades correspondientes en buen estado y limpio. Para aquel piloto que se retire del circuito por cualquier causa y que no haya entregado el sensor contratado se le aplicara una sanción. La rotura del dispositivo corre por cuenta del piloto, el cual deberá abonar el costo del mismo al precio del mercado actual.-



Reglamentación Técnica



PROTOCOLO DE CONTROL DE COMBUSTIBLE

COMBUSTIBLE: Solo se permitirá combustible de uso comercial, de venta publica de las denominadas "Estaciones de Servicio".- Para todas las divisionales 125CC 2T INTERNACIONAL, se autoriza el combustible denominado "Aero nafta".-

1. **NORMATIVA:** Sera efectuado por los Comisarios Técnicos designados por FAPCDMS, con el UNICO EQUIPO HOMOLOGADO Y AUTORIZADO POR FAPCDMS, no existiendo ningún otro método o sistema, que no esté descrito en este escrito.- Otros métodos no contemplado aquí, no serán validados como control del combustible, por lo tanto no estarán reconocidos ni aceptados por esta FAPCDMS.-
2. **PROCEDIMIENTO ÚNICO DE CONTROL DE COMBUSTIBLE:** Los Comisarios Técnicos y/o Adjuntos, deberán contar con un recipiente con capacidad mínima de 1 Litro, este solo será de vidrio transparente, para la calibración del equipo.-
Deberá contar con otro recipiente idéntico al anterior, sellado, precintado inviolable, por si ocurre una posible apelación al METODO DE PROCEDIMIENTO, el cual puede serapelado, NO ASI LA RESULTANTE DE LA MEDICION SI ESTE NO FUERA COMPATIBLE.-
3. **CALIBRACION DEL TESTER:** Antes de la calibración del TESTER, el Comisario Técnico y/o adjuntos, deberán confeccionar un ACTA DE PROCEDIMIENTO, buscar dos o tres personas relacionadas con la actividad, PREFERENTEMENTE PILOTOS INSCRIPTOS EN ESE EVENTO, que atestigüen con su firma en dicha ACTA, que el procedimiento de calibración fue realizado de acuerdo a lo normado en este anexo, y cuya acta deberá enviarse a la Administración de FAPCDMS, junto a toda la documentación que corresponde a cada evento, por el Comisario Deportivo.-
Se tomara un recipiente únicamente de VIDRIO, colocando la cantidad suficiente de COMBUSTIBLE, para cubrir el bulbo sensor de medición, el QUE DEBERA QUEDAR FLOTANDO DENTRO DEL RECIPIENTE EN EL COMBUSTIBLE, evitando el contacto en todo momento con las paredes y fondo del recipiente.-
Además de los recipientes solicitados, dichas autoridades deberán tener en cuenta la magnitud del evento y todo en relación a este control de combustible que se quiera realizar, tener previsto otros recipientes de vidrio para la extracción del combustible de cada kart, en una cantidad minina de 15 a 20 envases con un diámetro de boca mínimo 52mm de diámetro, con una capacidad mínima de almacenamiento en 600CC, cuya finalidad es que se tenga fácil acceso a estos recipientes cuando se deba sumergir el sensor en el combustible allí almacenado para su medición.-
Estos deberán estar perfectamente limpios, higienizados secos y libre de cualquier contaminación, con su correspondiente cierre o tapa que selle perfectamente, en caso que se deba muestrear y eventualmente hacer trasladados de la/s muestra/s, si así la situación lo requiriera.-
Esta medición acusara UN VALOR X que DEBERA SER CORREGIDA CON LA PERILLA DE CALIBRACION DEL INSTRUMENTO, quedando indicada en dicho visor en la cifra 000. Una vez realizado este paso, NO SE DEBERA TOCAR MAS LA PERILLA DE CALIBRACION, salvo que se presenten algunas dudas de acuerdo a las partes y se deba volver a calibrar, de la forma explicada más arriba.-
4. **INTERPRETACION DE LECTURA DEL DISPLAY DEL INSTRUMENTO:** Automáticamente el bulbo sensor leerá lo que posee cada recipiente, medida ESTA QUE PUEDE VARIAR EN ± 15 PUNTOS EN LA LECTURA DEL DISPLAY.-



Reglamentación Técnica



Estas diferencias de parámetros establecidas en ±15 puntos obedece a que ninguna de las destilerías fabricantes de combustibles, aquí permitidas son coincidentes entre ellas, en estas mediciones, como así también son muy diferentes los colores de los diferentes combustibles de venta y expendio habituales.-

Destacamos y aclaramos que SE PERMITE EL USO DE ACEITES LUBRICANTES, QUE NO CONTENGAN NINGUNA CLASE DE ADITIVOS.-

En el caso de las divisionales PROMO - SUPER PROMO (dos tiempos) es sabido que se utilizara mayor porcentaje SOLO DE ACEITE LUBRICANTE. Y estos NO DEBEN CONTENER ADITIVOS DE NINGUNA CLASE O TIPO.-

5. **PROHIBICIONES:** Está totalmente PROHIBIDA, la utilización de ADITIVOS ESPECIALES PARA COMBUSTIBLE, como así también ACEITES LUBRICANTES QUE CONTENGAN ADITIVOS ESPECIALES.-

La utilización de cualquier ADITIVO NO PERMITIDO, AUN EN ACEITES LUBRICANTES QUE CONTENGAN ADITIVOS, elevará automáticamente estos valores. Esta situación, llevará la lectura del TESTER a valores de TRES DIGITOS, lo que indicará que el combustible presenta adulteraciones o modificaciones con respecto a la/s muestras patrones allí exhibidas, Y COMO CONSECUENCIA Y RESULTADO, ESE COMBUSTIBLE NO SE AJUSTA AL REGLAMENTADO.-

6. **COMBUSTIBLE PATRON:** Sera el proveniente de cualquiera de las destilerías de BANDERA, y no siempre en cada evento, deberá ser el de la misma marca.- Sera opcional, de acuerdo al lugar del evento y de que Estaciones de Servicio de expendio de combustible de venta habitual haya en ese lugar.-

El control de combustible deberá hacerse y llevarse a cabo siguiendo los pasos establecidos en este anexo. Cualquier tipo de control que se pretenda hacer, sin haber seguido esta normativa, será declarado inválido.-

7. **SERVICIO DE ATENCION AL PILOTO:** A modo de SERVICIO COMPLEMENTARIO HACIA EL PILOTO, en cada evento del KARTING SANTAFESINO DE FAPCDMS, antes de la VERIFICACION TECNICA PREVIA DE CADA EVENTO, los Comisarios Técnicos podrán brindar el servicio de control de combustible, con las pautas más arriba descriptas, SIN QUE ESTO FORME PARTE DE LA REVISION TECNICA HABITUAL, y es solo a título informativo a quien lo solicita, sin que ello forme parte del algún reclamo de pilotos, preparadores o motoristas en caso de que durante el evento ya en forma oficial, las autoridades decidan llevarse a cabo este tipo de control, deslindando todo tipo de control y responsabilidades de parte de los Comisarios Técnicos que estén bajo la órbita de FAPCDMS.-

Este servicio ofrecido queda condicionado, por la actividad y tiempo que dispongan los Comisarios actuantes, de acuerdo al trabajo del momento y a la magnitud del evento.-

Este servicio de control de combustible que se ofrece, se deberá llevar a cabo del mismo modo que está reglamentado, con la excepción de que el piloto, preparador o motorista deberá traer su propio recipiente, higienizado, libre de contaminaciones, a solo efecto de que el control realizado sea de las mismas características que el procedimiento reglamentado, y volvemos a decir que este SERVICIO PRESTADO NO IMPLICA RESPONSABILIDAD DE LAS PARTES, ES A SOLO EFECTO DE PRESTAR ESTE SERVICIO, PARA EL BIEN Y TRANQUILIDAD DE LA/S CATEGORIAS DE KARTING SANTAFESINO DE FAPCDMS