

1. REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATO 2025

Código FIA de Banderas



En toda competencia automovilística, las banderas son la manera oficial en la que los comisarios de pista comunican instrucciones a los pilotos, quienes deben conocerlas y respetarlas sin objeción.

Bandera blanca: Significa que hay un vehículo LENTO circulando delante. Preste atención.

Bandera amarilla: Da a entender que está prohibido el adelantamiento y se debe reducir la velocidad. Si esta bandera se agita mucho sostiene que hay peligro en la pista de carrera.

Bandera amarilla con franjas rojas: Cuando se ve esta bandera significa que la pista está resbalosa.

Bandera verde: Esta bandera quiere decir que la pista está habilitada, o que el peligro indicado con bandera Amarilla ha pasado y puede haber adelantamientos.

Bandera roja: Señala que la pista está cerrada ya sea por un accidente o algún efecto meteorológico.

Bandera azul: Estás próximo a ser adelantado. Tenés que estar atento y dejar pasar.

Bandera a cuadros: Es la bandera más conocida por todos los seguidores de los fierros y verla cómo se agita en una carrera significa que la prueba ha finalizado y tenemos un ganador.

Bandera negra con círculo naranja: Quiere decir que hay un vehículo en dañado y debe entrar a Boxes. Se acompaña con el Número del kart a quien se le muestra. Se permite hasta 2 pasadas frente al control de carrera, si no se detiene a reparar, será excluido.

Bandera negra y blanca: El piloto ha hecho una conducta antideportiva. APERCIBIMIENTO. Son acumulativas, 2 consecutivas o 5 alternadas generan sanciones mayores.

Bandera negra: El piloto es excluido de la competencia. Se acompaña con el Número de Kart. No respetarla es causa de una sanción mayor.

1.1. DISPOSICIONES GENERALES

El propósito de estas particularidades de Campeonato es establecer un marco reglamentario para la organización y disputa de todas las competencias válidas por cada Campeonato de Karting Zonal de Asfalto 2025 en adelante, ellas son el complemento de las normas principales que



regulan esta actividad, y son: el Código Deportivo Internacional (CDI) de la FIA y sus anexos, el Reglamento Deportivo Automovilístico (RDA) de la República Argentina, sus prescripciones generales aplicables a competencias de Pista, El Reglamento Argentino de Karting (RAK), regulaciones y anexos, los reglamentos técnicos por cada una de las categorías que componen el campeonato del Karting Santafesino, el presente reglamento, todas aquellas disposiciones que se incluyen como anexos y las normas particulares de cada prueba (RPP) y los anexos que se emitan.- Quedan expresamente prohibidas las competencias de cualquier índole, campeonatos, torneos, certámenes, etc., otorguen o no puntaje y/o premios y/o trofeos que se deseen realizar bajo cualquier modalidad que no sean las contempladas en el presente Reglamento, o no estén autorizadas de acuerdo a lo que menciona el párrafo anterior del presente Artículo.- Aquellos pilotos cuya participación sea constatada por el KZA en estas competencias no autorizadas podrán ser sancionados, de acuerdo al RDA, con la descalificación y/o suspensión.

1.2. INSCRIPCIONES

La apertura y el cierre de Registro de Inscripciones se producirá de acuerdo lo establezca el KZA.

Inscripciones Previas: Si la organización así lo estipula, podrá realizar inscripciones previas vía medios electrónicos, siempre que estos estén avalados por la KZA.

Cierre de Inscripciones: el cierre de las inscripciones a una competencia quedará supeditada a la publicación oficial del general de clasificación avalado por los comisarios deportivos. Siendo esta acción la que determine el cierre definitivo de las inscripciones.

1.3. REUNIÓN DE PILOTOS

Previo a cada competencia y luego de los entrenamientos y/o clasificación, el Comisario Deportivo llamará a reunión de pilotos siendo su CONCURRENCIA OBLIGATORIA, para todos los pilotos que hayan registrado su inscripción y en el caso de las Categorías Infantiles, los padres/tutores o concurrentes de los mismos podrán concurrir para ser informados de las novedades de la categoría y para solicitar la opinión de los mismos referentes a la actividad. El KZA está facultado para la toma de asistencia de los pilotos concurrentes a la reunión con las autoridades de la carrera. La inasistencia por parte de los pilotos o sus concurrentes sin un aviso previo, será motivo de sanciones económicas que establecerá el KZA.

1.4. VERIFICACIÓN TÉCNICA PREVIA

Es facultad del Comisario Técnico realizar una verificación antes de cada competencia. La misma se enfocará en materia de seguridad del vehículo, conforme al RDA y reglamentos vigentes. Una vez finalizada la última tanda de entrenamientos libres, y antes de la primera tanda de pruebas oficiales libres, el piloto deberá ingresar al sector de parque cerrado y presentar la declaración jurada de elementos, para el posterior colocado de la calcomanía correspondiente de todos los elementos, el no cumplimiento inhabilitará el ingreso a pista.

1.5. CANTIDAD MÍNIMA DE PARTICIPANTES

Para que una competencia otorgue el 100% del puntaje previsto, deberán hallarse como mínimo 5 (cinco) competidores inscriptos y verificados técnicamente. El cupo mínimo de participantes por Categoría será de 3 (tres) kartings al momento de comenzar la competencia.

1.6. PUNTUACIÓN

Las pruebas puntuables en el presente campeonato son: Clasificación, Series y Finales.

PUNTUACIÓN POR ASISTENCIA: habiendo cumplimentado con la finalización del proceso de inscripción, todo competidor obtendrá 1 (un) punto.

GENERAL DE CLASIFICACIÓN: el piloto que obtenga el mejor tiempo en clasificación será consagrado como “poleman” adjudicándose 1 (un) punto.

PUNTUACIÓN DE LAS SERIES Y FINALES: los vehículos que hubiesen cubierto el 75% de la cantidad de vueltas cumplidas por el ganador, redondeada hacia arriba el número entero de vueltas completas, serán clasificados.

Puntuación de las Series: los cinco primeros puestos de una serie puntúan del 1er al 5to de la siguiente manera: 5, 4, 3, 2, 1.

Puntuación de las Finales “A”: los veinte primeros puestos de una Final “A” puntuará del 1er al 20mo puesto de la siguiente manera: 30, 25, 22, 20, 18, 16, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

Puntuación de las Finales “B”: los seis primeros puestos de una Final “B” puntuará del 1er al 6to puesto de la siguiente manera: 6, 5, 4, 3, 2, 1.

1.7. PRUEBAS LIBRES

El organizador para tal fin deberá contar con cobertura médica, seguro de vida y seguro de responsabilidad civil. Deslindando todo tipo de responsabilidad por posibles daños y/o perjuicios que pudieran ocasionar a el KZA.

1.8. PRUEBAS DE CLASIFICACIÓN

Todo piloto tendrá derecho a participar en las Pruebas de Clasificación, siempre que haya registrado su inscripción y Verificación Técnica Previa. Los pilotos serán agrupados de acuerdo a cada categoría en la primera carrera del calendario, a partir de la segunda será por orden de campeonato anterior. Las Pruebas de Clasificación se realizarán mediante el sistema denominado “boxes cerrados”, es decir durante el transcurso de la clasificación, los kartings que ingresen al sector de boxes o parque de reparaciones, no podrán reingresar a pista, el no cumplimiento excluirá al piloto de la clasificación.

1.9. GRILLA DE SERIES Y FINALES

El piloto que haya realizado el mejor tiempo debe largar del 1er Cajón de Salida. Todo piloto / concurrente debe saber el cajón en que larga, caso contrario el comisario va a sancionar con “adelantamiento o falsa largada”. Prohibido Cambiar Grilla.

1.10. FINALES SUPLEMENTARIAS

En el caso que el número de pilotos a largar la Final “A” supere el máximo permitido, los no clasificados correrán una prueba denominada Final “B” debiendo superar un mínimo de 6 (seis) participantes, para llevarse a cabo.

1.11. CASOS ESPECIALES

Siendo el número de vehículos en condiciones de largar la Final “A” superior a los 35 kartings, se podrá optar por realizar una segunda Final “B”. Si, en estas condiciones, aún el número de pilotos supera el máximo permitido se podrá recurrir a la realización de una tercera Final “C”, o bien Finales Suplementarias, según sea el cupo de kartings remanente.

1.12. ASISTENCIA MECÁNICA Y AUXILIARES EN CIRCUITO

Para la divisional Escuela, se permite el ingreso de 1 (un) asistente a pista, el que deberá estar identificado con oblea fondo y número del mismo color que la categoría, la que deberá hallarse a la vista sostenida mediante cinta sostén. PARA LAS DEMÁS DIVISIONALES, SE ENCUENTRA PROHIBIDA LA ASISTENCIA EN PISTA BAJO PENA DE EXCLUSIÓN.

1.13. CEREMONIA DE PREMIOS

Al menos los 3 primeros clasificados en la clasificación Final de cada categoría recibirán un trofeo. Habiendo resultado la desclasificación de uno o más de los premiados, deberá devolver dicho trofeo, el no cumplimiento traerá aparejada sanción que la KZA determine. Todos los pilotos que participan en la ceremonia de entrega de premios lo deberán hacer con la indumentaria reglamentaria, caso contrario no se le hará entrega del trofeo.

1.14. PRUEBAS FUERA DEL CIRCUITO

Queda prohibido retirar el karting del circuito para realizar las pruebas comúnmente llamadas “tiradas”, el no cumplimiento traerá aparejada la exclusión total.

1.15. TRABAJOS EN ZONA BOXES

Luego del cese de la actividad en pista, está permitido poner en marcha los motores desde las 07:00 horas hasta las 22:00 horas. El no cumplimiento traerá aparejada sanción que la FAPCDMS determine. El RPP podrá variar esta franja horaria, la cual se deberá respetar bajo las mismas condiciones que la anterior.

1.16. SENSORES DE TIEMPO (TRASPONDER)

Será responsabilidad única del piloto la colocación del mismo, la falta de este elemento no clasificará al mismo. El piloto que posea sensor propio, deberá declarar el número del mismo al servicio de tiempos. Para los pilotos que rentan los sensores es obligatorio una vez finalizada la competencia, entregar el mismo al servicio de tiempos. La pérdida o rotura de un sensor rentado deberá ser reembolsado por el piloto/concurrente al valor del dispositivo en el mercado. Su retención y/o no devolución implica una sanción en multa determinada por la KZA.

1.17. RECLAMACIONES Y APELACIONES

Las reclamaciones y apelaciones tanto técnicas como deportivas se deberán realizar dentro de los 10 (diez) minutos luego de publicada la clasificación oficial mediante nota escrita y firmada por el piloto o su concurrente ante las autoridades deportivas, acompañada por una caución que estipulará el KZA.

1.18. SITUACIONES NO PREVISTAS



Todos los casos no previstos en el presente Reglamento, serán resueltos de común acuerdo entre el director de la prueba y el Comisario Deportivo, designados a tales efectos. El organizador se reserva el derecho de modificar la programación de la competencia, con el acuerdo de las autoridades, disposiciones suplementarias o complementarias, informado en tiempo de los posibles cambios o adiciones al Reglamento Particular de la Prueba.

1.19. ASIGNACIÓN DE BOXES

Queda a cargo del organizador/promotor.

Extintor de incendios: Será de carácter obligatorio contar con un extintor de Clase "ABC" (aptos para todo tipo de fuego) de 3Kg de capacidad como mínimo en cada BOX. Dicho dispositivo deberá estar en lugar bien visible y de fácil acceso, con su baliza de identificación obligatoria. Debe contar con marcador de presión y con acople rápido de seguridad.

1.20. CÁMARA ON-BOARD

Se permite el uso de cámaras a bordo en un punto fijo del karting. Queda prohibido colocarla en el casco.

1.21. ADQUISICIÓN DE DATOS

Se permite la adquisición de datos en el vehículo. Está prohibida la telemetría, entiéndase por telemetría en envío de datos desde los boxes al karting o viceversa en tiempo real.

1.22. CONDICIONES PARA SER CAMPEÓN

En caso de campeonatos ordinarios, el campeón de la categoría será el piloto que haya ganado al menos una prueba Final (Final "A") y que más puntos sume a lo largo del mismo.

1.23. DEBUT EN LA ÚLTIMA FECHA DEL CALENDARIO

Queda terminantemente prohibido debutar en la fecha coronación de cualquier divisional.

1.24. RESPONSABILIDAD DEL PILOTO Y SU CONCURRENTE

Tanto el piloto como su concurrente son responsables de las acciones de su equipo, mecánicos, allegados y/o simpatizantes. Siendo ambos (Piloto y Concurrente) quienes respondan ante las autoridades deportivas por las acciones de aquellos. Es facultad del organizador dar aviso a las autoridades policiales presentes en el predio ante cualquier altercado generado por aquellos. Según sea la gravedad del caso, el organizador puede reservarse el derecho de admisión y/o permanencia dentro del predio a toda persona (licenciada o no) que haya atentado contra el normal desarrollo de la actividad.

Mecánico/Preparador: tratándose de un mecánico/preparador como tal, tanto el piloto como su concurrente son responsables por las acciones de éste. En estos términos, el mismo se deberá identificar en la declaración jurada del vehículo al momento de realizar la revisión técnica previa. Esto lo habilitará a representar al piloto en el recinto de parque cerrado ante los comisarios técnicos. En este sentido, los comisarios deportivos pueden informar el comportamiento del mecánico siendo el piloto o su concurrente quienes respondan ante el KZA por sus acciones.



1.25. RESPETO HACIA LAS PERSONAS

Teniendo en cuenta que esta actividad es amateur, y que los miembros de la organización son colaboradores ad honorem, se sugiere que se mantenga un clima de cordura y respeto hacia ellos. Cualquier falta de respeto y/o insultos, agravios, en forma personal, redes sociales, declaraciones al periodismo en todas sus magnitudes, estará totalmente prohibido y serán materia de aplicación de severas sanciones, en caso de constatar dichos hechos hacia cualquiera de las personas que conformen el staff deportivo de KZA, e incluso actuar en aquellos casos que dichas manifestaciones correspondan entre pilotos, integrantes de sus equipos, allegados y simpatizantes. En todo caso, serán responsables directos tanto pilotos como concurrentes.

1.26. RESPONSABILIDAD CIVIL

Los pilotos asumen la responsabilidad civil de daños y perjuicios que pudieran ocasionar a personas físicas y/o instalaciones que pudieran resultar de la competición, en accidentes o desórdenes protagonizados por los mismos y/o sus colaboradores, que no estén contemplados en el contrato de cobertura médica, o el seguro a espectadores que cubre el espectáculo. Dicha responsabilidad es extensiva al concurrente del piloto.

1.27. INCIDENTE

Entiéndase como un hecho o una serie de hechos implicando a uno o más pilotos que sea constatado por los Comisarios Deportivos o llevados a estos por intermedio del Director de la Prueba, de un juez de hecho, por un Oficial Deportivo, o mediante una Reclamación y que, según la opinión de los Comisarios Deportivos: Haya motivado la interrupción de la carrera; Haya violado el presente Reglamento; Haya causado una colisión evitable; Haya hecho abandonar la pista a otro participante; Haya ilegítimamente impedido una maniobra de adelantamiento legítimo a otro piloto; Haya ilegítimamente molestado a otro piloto durante una maniobra de adelantamiento; Haya provocado desmanes, agresiones, insultos, ya sea del piloto, concurrente o participantes del equipo del piloto; Haya ocasionado una maniobra riesgosa o desleal que le permite ganar la posición a otro participante. El director de la Prueba o los Comisarios Deportivos pueden solicitar que cualquier auto que haya estado implicado en un accidente o incidente sea controlado. Podrán aplicar el mismo criterio cuando estimen que algún auto esté en condiciones de representar peligro para sí o para otros participantes, pudiendo proceder a hacer parar el mismo en boxes para su control o reparación aun cuando esté en Pruebas Cronometradas o en Carrera, no siendo esta medida apelable e implicando el no cumplimiento, la aplicación de una sanción que puede llegar a la Exclusión. Corresponde a los Comisarios Deportivos dictaminar si uno o varios pilotos involucrados en un incidente deben ser penalizados y podrán imponer a cualquier piloto implicado en el mismo cualquiera de las penalizaciones previstas en el Reglamento. Para el caso que estimen que es necesario investigar más profundamente el hecho o que corresponda aplicar sanciones mayores a las que estén habilitados, podrán solicitar a el KZA, el pase a penalidades. Según estimen los Comisarios Deportivos la gravedad del hecho, están facultados a solicitar la Medida Provisoria, prevista en el Reglamento Deportivo Automovilístico. UN PILOTO IMPLICADO EN UN INCIDENTE CUALQUIERA SEA LA GRAVEDAD Y SU PARTICIPACIÓN O CULPABILIDAD EN EL MISMO DEBE HACERSE



PRESENTE ANTE LOS COMISARIOS DEPORTIVOS EN FORMA INMEDIATA A LA FINALIZACIÓN DE LA PRUEBA EN CUESTIÓN NO PUDIENDO RETIRARSE DEL AUTÓDROMO SIN LA AUTORIZACIÓN DE ELLOS.

1.28. TÉCNICA Y PARQUE CERRADO

Se deberá Pedir permiso al Técnico para el ingreso, luego de autorizado se podrá ingresar y solo se permitirá dos personas por karting, en todos los casos, salvo la categoría escuela.

2. GENERALIDADES REGLAMENTARIAS

2.1. El presente reglamento tiene vigencia desde el 1 de enero de 2025, hasta el 31 de diciembre de 2025; derogando cualquier versión anterior del mismo para la categoría.

2.2. 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.

2.3. Cualquier término o párrafo que dé lugar a algún tipo de duda, deberá ser consultado mediante nota a las autoridades del 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.

2.4. 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 esté autorizado.

2.5. Es responsabilidad de cada piloto, demostrar a las autoridades que el karting cumple con las exigencias del reglamento vigente.

2.6. 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.

2.7. 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.

2.8. La realización de todas las medidas será a temperatura ambiente, en caso de discrepancia se realizarán a $20\pm 5^{\circ}\text{C}$ en un laboratorio acondicionado a tal fin si así lo requiriera la medición.

2.9. 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.



2.10. En la primera carrera del año se entrega a cada piloto el pasaporte de manera gratuita. En caso de extravío / deterioro, el mismo será reemplazado con el costo equivalente a 5 (cinco) entradas generales del día de la fecha.

3. DEFINICIONES

- 3.1.** 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.
- 3.2.** Telemetría: Transmisión de datos entre un karting en movimiento y un receptor externo.
- 3.3.** Homologación: Ésta es la certificación oficial del KZA, 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.
- 3.4.** Componentes mecánicos: Cualquier componente necesario para la propulsión, dirección y frenado, así como cualquier adicional, sea fijo o móvil, necesario para su normal funcionamiento.
- 3.5.** 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.
- 3.6.** Pieza similar: toda pieza producida por otro fabricante con las mismas características, dimensiones, acabados superficiales, masas y material de la pieza original.
- 3.7.** Pieza opcional: aquella por la cual se puede optar por mantenerla o quitarla.
- 3.8.** Pieza libre: son aquellas a las cuales se les permite la libertad de su trabajo o cambio, pero conservando su posición original.
- 3.9.** Máximo: El mayor valor que puede alcanzar una cantidad variable; el límite más alto.
- 3.10.** Mínimo: El menor valor que puede alcanzar una cantidad variable; el límite más bajo.
- 3.11.** Chasis: Estructura global del karting que incluye los componentes mecánicos y la carrocería, incluso cualquier parte que sea interdependiente de dicha estructura.
- 3.12.** Bastidor: Parte de apoyo principal del chasis, integrada en una sola pieza. Recibe las partes principales y auxiliares.

4. MOTOR

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 "PI" se tomará como 3,1416. $V = 0.7854 \times d^2 \times l$; donde: d = diámetro del cilindro l = carrera del pistón.

5. VERIFICACIÓN TÉCNICA

5.1. Verificaciones Previas

Las verificaciones técnicas previas son opcionales 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 presentará 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 el control del 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 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 del Verificador o del Comisario Técnico.

5.2. Verificaciones Finales

El Comisario Técnico es quien, en forma exclusiva realizará las verificaciones técnicas reglamentarias sobre los elementos del 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 formular 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.

6. EQUIPAMIENTO Y NORMAS DE SEGURIDAD

El conductor debe llevar puesto:

6.1. Casco: Debe cumplir con las normas vigentes, 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.

6.2. Monos de tejido (Buzo): Confeccionada con materiales homologados o similares. Deben cubrir la totalidad del cuerpo, piernas y brazos.

6.3. Guantes: Confeccionados con materiales homologados o similares. Deben cubrir totalmente la palma de las manos.

6.4. Cuellera: Construida con materiales homologados o similares. 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.

7. NORMATIVA

Será efectuado por los Comisarios Técnicos designados por KZA.

7.1. 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 MÉTODO DE PROCEDIMIENTO, el cual puede ser apelado, NO ASÍ LA RESULTANTE DE LA MEDICIÓN SI ESTE NO FUERA COMPATIBLE.

7.2. CALIBRACIÓN 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 atestiguan 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 del KZA, junto a toda la documentación que corresponde a cada evento, por el Comisario Deportivo. Se tomará un recipiente únicamente de VIDRIO, colocando la cantidad suficiente de COMBUSTIBLE, para cubrir el bulbo sensor de medición,

el QUE DEBERÁ 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 mínima 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 traslados de la/s muestra/s, si así la situación lo requiriera. Esta medición acusara UN VALOR X que DEBERÁ SER CORREGIDA CON LA PERILLA DE CALIBRACIÓN DEL INSTRUMENTO, quedando indicada en dicho visor en la cifra 000. Una vez realizado este paso, NO SE DEBERÁ TOCAR MAS LA PERILLA DE CALIBRACIÓN, salvo que se presenten algunas dudas de acuerdo a las partes y se deba volver a calibrar, de la forma explicada más arriba. -

7.3. INTERPRETACIÓN 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.- Esta 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.

6.4 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 DÍGITOS, 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 A LO REGLAMENTADO.

6.5. **COMBUSTIBLE PATRON:** Será el proveniente de cualquiera de las destilerías de BANDERA, y no siempre en cada evento, deberá ser el de la misma marca. Será 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.

6.6. **SERVICIO DE ATENCIÓN AL PILOTO:** A modo de SERVICIO COMPLEMENTARIO HACIA EL PILOTO, en cada evento, antes de la VERIFICACIÓN



TÉCNICA 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 REVISIÓN TÉCNICA 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 KZA.- 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 CATEGORÍAS DE KARTING DE el KZA.