

REGLAMENTO DEPORTIVO 2026

KARTING REGIONAL DEL SUR SANTAFESINO

FAPCDMS

1. GENERALIDADES:

- 1.1. El presente reglamento tiene vigencia desde el 1 de enero de 2026, hasta el 31 de diciembre de 2026, 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 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.
- 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.

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 "PI" 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 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.

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 el 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 masas 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 $30 \pm 0,2$ 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 superior de 16mm de diámetro como mínimo, tramo recto de cómo mínimo 400mm perpendicular al eje longitudinal del Karting y una altura de entre 200mm y 250mm como mínimo y máximo respectivamente. Las sujeciones 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 cómo 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.

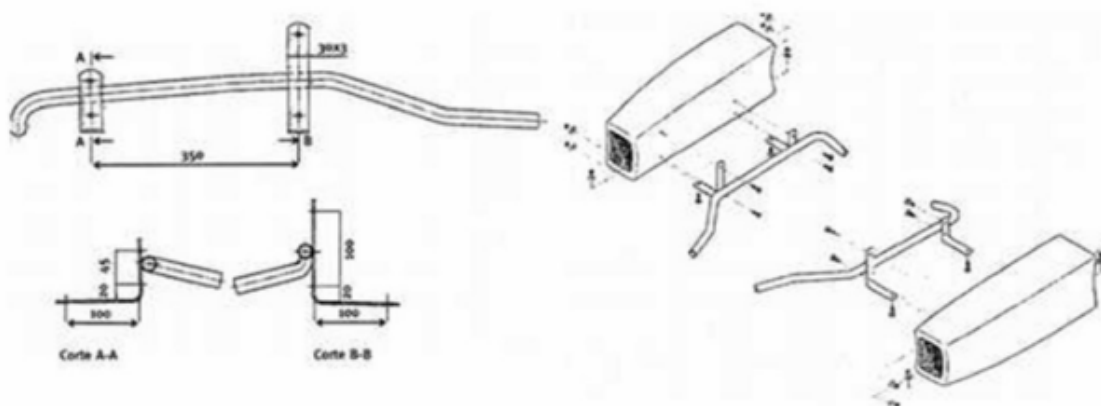
2.2.2. Paragolpes trasero: Conformados con barra de acero magnético de 16mm de diámetro como mínimo, compuesto por una barra anti-enclavado y una barra superior. El conjunto deberá cubrir el ancho de los neumáticos traseros y quedará unido en su parte inferior a los largueros del chasis.-

La altura estará limitada por la superficie superior de los neumáticos, con un mínimo de

200mm .-

La barra anti-enclavado tendrá una altura de 80mm±20mm 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.



Protección de las ruedas traseras: obligatorio Altura mínima superior de 150mm del suelo. Ancho mínimo: 1050mm. 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.

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 contruidos 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.

1

-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, sujeta al paragolpes trasero. Deberán ser planas con bordes redondeados y de 22 cm. por lado. Estarán contruidos 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 el 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 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: No se permite, Tornear, marcar, cortar, remarcar, recauchutar o alterar el

compuesto.

Para todas las categorías 4T se podrán usar ocho (8) neumáticos, a excepción de la categoría Promocional 125cc que podrán usar tres (3) juegos de neumáticos.

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 MÍNIMO: 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, El mismo es 170kg. En el pesaje no se tendrá tolerancia de ninguna clase, siendo el resultado que arroja 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.

Para todas las categorías, los lastres deben estar obligatoriamente abulonados.

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.- Será 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 aplicará una sanción. La rotura del dispositivo corre por cuenta del piloto, el cual deberá abonar el costo del mismo al precio del mercado actual.-

3. COBERTURA MÉDICA:

La prestación de la Cobertura Médica obligatoria se cumplirá de acuerdo a lo establecido por el RDA del ACA/CDA. Obligatoriamente Nadie podrá tomar parte de una prueba oficial, sin que antes presente ante las autoridades del evento, una Cobertura Médica, con las prescripciones, como lo establece la ACTC. . Con la finalidad de agilizar que los pilotos cumplan con lo solicitado, FAPCDMS, proveerá dicha cobertura Médica, la cual está autorizada y homologada por la ACTC, a la Asociación Argentina de Volantes (AAV), para dicho cometido. Se exceptuará excepcionalmente a aquel o aquellos pilotos que presenten un Certificado firmado en original por su cobertura Médica Privada, que conste que, dicha cobertura abarque la protección total en caso de accidentología en competencias de automovilismo.-

PROTOCOLO DE CONTROL DE COMBUSTIBLE

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

1. **NORMATIVA:** Será efectuado por los Comisarios Técnicos designados por FAPCDMS, con el ÚNICO 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 MÉTODO DE PROCEDIMIENTO, el cual puede ser apelado, NO ASÍ LA RESULTANTE DE LA MEDICIÓN SI ESTE NO FUERA COMPATIBLE.-

3. **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 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 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 acusará 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 MÁS 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.-

4. 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.-

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 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. COMBUSTIBLE PATRÓN: Será 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 ATENCIÓN AL PILOTO: A modo de SERVICIO COMPLEMENTARIO HACIA EL PILOTO, en cada evento del KARTING SANTAFESINO DE FAPCDMS, 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 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 CATEGORÍAS DE KARTING SANTAFESINO DE FAPCDMS

4. PUNTUACIÓN

Para tener derecho a recibir puntos en una competencia, los pilotos deberán poseer Licencia Deportiva Zonal emitida por la FAPCDMS, la Licencia Médica Nacional emitida por la ACTC, y también una Licencia de Concurrente.

No cumplir con este requisito implica el retiro automático de la totalidad del puntaje obtenido, el cual NO será reasignado a otros competidores.

Las pruebas puntuables en el presente Reglamento de Campeonato son: Clasificación, Series y Finales.

- PUNTUACIÓN POR ASISTENCIA:

Habiendo cumplimentado con la inscripción y técnica previa, 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.

- MÍNIMO DE VUELTAS NECESARIOS PARA PUNTUAR:

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 y obtendrán su puntaje correspondiente.

- 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 FINALES: (Final 1 y Final 2):

Los veinte primeros puestos de una Final 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.

- FINALES "B":

En caso de que el RPP de una prueba indique por escrito que se correrán Finales A y Finales B, la puntuación será la siguiente:

- PUNTUACIÓN DE FINAL A:

Idem final 1 y 2 para los veinte (20) primeros puestos

- PUNTUACIÓN DE FINAL "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.

-PRIMERA FECHA: puntaje doble

CANTIDAD MÍNIMA DE PARTICIPANTES EN UNA COMPETENCIA:

Para que una competencia otorgue el 100% del puntaje previsto, deberán hallarse como mínimo 6 (SEIS) competidores inscriptos y verificados técnicamente. De no completarse dicho número, el puntaje se reducirá en un 50%. El cupo mínimo de participantes por Categoría será de 3 (tres) kartings al momento de comenzar la competencia.

4.1 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 (o Final "A") y que más puntos sume a lo largo del mismo.

CASO DE EMPATES EN PUESTOS DEL CAMPEONATO:

En caso de empate, en el que hubiera dos o más Pilotos con la misma cantidad de puntos, el desempate se hará a favor del que hubiera logrado mayor número de primeros puestos, si aun así no se definieron las posiciones, corresponderá el primer puesto a quien haya obtenido mayor número de segundos puestos, luego terceros y así sucesivamente. Igual procedimiento se aplicará para establecer el orden de colocación en los puestos

subsiguientes. Si mediante la aplicación del procedimiento descrito en el presente artículo no se llegara a producir un resultado, solo FAPCDMS determinará un ganador según los criterios que se considere adecuados.

4.2 QUITA DE PUNTOS:

Se establecerá para todos los reglamentos deportivos de todas las categorías comprendidas en FAPCDMS.

Será aplicable la quita de puntos obtenidos por el/los participantes del campeonato vigente, aplicable a la última competencia del campeonato o bien el denominado «Premio Coronación».

Esto se aplicará para aquellos casos de dos o más competidores que en la última fecha del año tengan posibilidades de coronarse «Campeón».

Cuando un piloto con posibilidades de consagrarse campeón causara maniobras totalmente desleales hacia otro Piloto con posibilidades de salir Campeón, y éste quedará fuera de todas posibilidades, y que el causante por las maniobras realizadas llegara a coronarse como «campeón», más allá de las decisiones que puedan tomar las autoridades deportivas sobre la acción del piloto que causó dicho perjuicio a su par; es facultad única Comité Ejecutivo y/o el Tribunal de Penalidades, luego de leer, observar y analizar el/los informes de las autoridades

actuantes, aplicar quita de puntos al piloto que haya provocado ese incidente, medida que impide que este piloto logre su cometido como coronarse campeón, esto es independiente de la sanción que sea solicitada por la autoridad actuante en la competencia, o bien la dirección del Comité Ejecutivo y/o pase a Penalidades, según la gravedad del hecho.

5. DEBUTANTES:

Vista la necesidad de dar transparencia, seguridad y compromiso de lealtad a los pilotos que lleguen a los finales de campeonatos con posibilidades de disputar el título ecuménico y con la intención de favorecer a que estos pilotos obtengan sus logros por mérito propio y no por acción de terceros, se establece para todos los reglamentos deportivos de todas las categorías de Karting que estén en FAPCDMS; a excepción de las categorías de KARTING INFANTIL / ESCUELAS las siguientes reglas:

Se reglamenta que ningún PILOTO DE KARTING en todas sus divisionales, exceptuando la indicada anteriormente, podrá DEBUTAR faltando dos fechas para la finalización del campeonato en disputa.

- Podrá DEBUTAR en la ANTEPENÚLTIMA fecha del campeonato, es decir, DOS fechas antes del final del campeonato en curso.

6. APERCIBIMIENTOS:

Se establecerá para todos los reglamentos deportivos de TODAS las categorías de KARTING que estén en FAPCDMS.

Visto de dotar herramientas de mayor control para los señores Comisario Deportivos actuantes en toda competición de Karting. Se establece: Luego de que un piloto llegue a un cúmulo de tres (3) apercibimientos, se aplicará la sanción de una (1) fecha de suspensión (inactividad deportiva en todo el ámbito del deporte motor), de cumplimiento efectivo, no redimible por multa.

7. CAMPEONATOS TÉCNICA:

11.1 REGLAMENTOS TÉCNICOS:

El Reglamento Técnico está definido exclusivamente por el presente Reglamento Deportivo de Karting Santafesino y sus anexos, los respectivos Reglamentos Técnicos de FAPCDMS para cada categoría y sus anexos y el Reglamento Particular de la Prueba (R.P.P.); cualquier tipo de sugerencias y/o pedido de aclaración del mismo el piloto y/o concurrente podrá dirigirse directamente a FAPCDMS.-

8. DURACIÓN DE MANIFESTACIONES DEPORTIVAS Y PRUEBAS:

Se inicia una manifestación deportiva en el momento en que comienza la primera prueba y finaliza cuando se ha concluido la última prueba. Se considera que una prueba debe comenzar a la hora prevista por el RPP para la apertura de las verificaciones administrativas y/o técnicas, y comprende todos los entrenamientos y la competencia propiamente dicha.

9. INSCRIPCIÓN A UNA COMPETENCIA:

9.1 INSCRIPCIONES PREVIAS (Pre-Inscripción):

Si el organizador así lo estipula, los Pilotos y/o Concurrentes podrán iniciar el trámite de inscripción a través de medios telemáticos, siempre que estos estén avalados por FAPCDMS. Esto se conoce como PRE-INSCRIPCIÓN y necesariamente culmina con el pago y la presentación de las licencias correspondientes ante los Oficiales Administrativos el día de la competencia.-

9.2 INSCRIPCIÓN:

Una inscripción es un contrato entre el piloto y/o concurrente y el organizador. El mismo obliga al piloto y al concurrente a tomar parte en la competencia para la cual se ha inscripto.

- En un evento, la inscripción la deben realizar y firmar Piloto y/o Concurrente. Al momento de formalizar su inscripción deberán presentar las respectivas Licencias Deportivas Zonal y Licencia Médica Nacional (Piloto) ante los Oficiales Administrativos que realizan el trámite.
- La apertura y el cierre de Registro de Inscripciones se producirá acorde a cada RPP.
- Al momento de las inscripciones, cada piloto deberá presentar su Licencia Deportiva Zonal otorgada por la FAPCDMS y su Licencia Médica Nacional otorgada por la ACTC
- Se registrará la inscripción a todo Piloto que no tenga Sanciones o deudas económicas con FAPCDMS u otras FEDERACIONES.

9.3 VERIFICACIÓN ADMINISTRATIVA:

La verificación administrativa consistirá en un control de la siguiente documentación (original) del concurrente y del piloto:

Licencia Deportiva Zonal (Piloto, Concurrente, Director de Equipo y Preparador). Licencia Médica Nacional. Documentos personales (DNI o Cédula de Identidad). Documentación adicional si la hubiere.

- La verificación debe hacerse en forma personal.
- El Piloto y el Concurrente inscriptos deberán presentarse a la verificación administrativa acompañados de toda la documentación correspondiente.
- Solamente con un permiso especial otorgado por los Comisarios Deportivos y por una circunstancia de fuerza mayor un piloto y/o concurrente inscripto podrá realizar las verificaciones fuera del horario estipulado.

9.4 PASAPORTE TÉCNICO:

El Pasaporte Técnico es un documento que será emitido a los participantes en la Verificación Técnico en donde

serán registrados los datos del Kart, Numeración de Precintos, Numeración de Neumáticos y sus sellos y otros

datos que se consideren necesarios para el mejor control técnico. Dejamos claro y establecido que dicho Pasaporte

Técnico Individual, QUEDARÁ SIEMPRE EN PODER DE LOS COMISARIOS TÉCNICOS DE CADA COMPETENCIA, con la finalidad de evitar «extravíos», ya que en él están consignados datos importantes, que hace a la transparencia del trabajo de los Sres. Comisarios Técnicos y al Karting Santafesino todo.-

El piloto y/o concurrente con su firma al pie del mismo, aceptan que los datos contenidos en ese Pasaporte Técnico individual, son fehacientes y legítimos y que corresponden a su Kart. Queda establecido que esos datos consignados en el Pasaporte Técnico Individual, firmado, tanto piloto como por el concurrente, no tendrán derecho a reclamo alguno. El Pasaporte

Técnico NO ANULA el Formulario de DECLARACIÓN JURADA que suelen solicitar los Comisarios Técnicos. FAPCDMS, establecerá un costo económico, por cada PASAPORTE TÉCNICO INDIVIDUAL que se le suministre al piloto (su uso es obligatorio), este será por todo el campeonato en curso - Deberá ser abonado ante el personal administrativo que FAPCDMS, designe para cada competencia. «Ver punto 10 - «Muestra de Pasaporte Técnico Individual»

9.5 CIERRE DE INSCRIPCIONES:

El cierre de las inscripciones a una competencia quedará supeditado 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.

9.6 PRUEBAS FUERA DEL CIRCUITO:

Mientras se lleva a cabo el evento, queda prohibido retirar el karting del circuito para realizar las pruebas de cualquier tipo, comúnmente llamadas "tiradas", sin haber sido autorizado únicamente por el comisario deportivo.

El no cumplimiento será motivo de EXCLUSION TOTAL DEL EVENTO.-

9.7 ENTRENAMIENTOS OFICIALES:

Podrán tomar parte de las Pruebas Oficiales, todo piloto previamente inscripto que sea poseedor de una Licencia Deportiva Zonal FAPCDMS, y una Licencia Médica Nacional emitida por el ente rector ACTC, al día; y a tal efecto se le entregará al momento de su inscripción, un Pasaporte Técnico que deberá ser presentado ante el Oficial Deportivo de Boxes, cada vez que el piloto salga a la pista o si este fuese requerido por dicho comisario.

De no presentarlo, el piloto no podrá ingresar al circuito para realizar pruebas, clasificación o carrera.

Las tandas de reconocimiento se realizarán con la cantidad de máquinas que sea conveniente, de acuerdo al único criterio del Director de la Prueba y Comisario Deportivo.

El director de la prueba podrá interrumpir una práctica todas las veces que lo considere necesario con el objeto de remover karts, o mejorar las condiciones de la pista. El Director de la Prueba en acuerdo de los Comisarios Deportivos puede interrumpir un entrenamiento Libre Oficial y no reiniciarlo si lo considera necesario.

9.8 CLASIFICACIÓN:

Podrán tomar parte de las Clasificación, todo piloto previamente inscripto que sea poseedor de una Licencia Deportiva Zonal FAPCDMS, y una Licencia Médica Nacional emitida por el ente rector ACTC, al día, y a tal efecto se le entregará al momento de su inscripción, un Pasaporte Técnico que deberá ser presentado ante el Oficial de Boxes, cada vez que el piloto salga a la pista o si este fuese requerido por dicho comisario. De no presentarlo, el piloto no podrá ingresar al circuito para realizar pruebas, clasificación o carrera.

Todo piloto tendrá derecho a participar en las Pruebas de Clasificación, siempre que haya registrado su inscripción y Verificación Técnica Previa denominada «Primaria».-

El orden de salida a pista, en la primera fecha del año, será determinado por el Ranking de la categoría del año anterior. En este caso por el ranking de 2024.

A partir de la segunda fecha, se ordenará la salida a pista según las posiciones del campeonato del año actual para cada categoría. En este caso 2025.

En las pruebas de clasificación cada vuelta que realice un piloto será cronometrada a los efectos de determinar la posición de los pilotos en la largada.

Las Pruebas de Clasificación se realizarán mediante el sistema denominado “boxes cerrado”, 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, dando por concluida su participación en las Pruebas de Clasificación, el hecho de que un piloto durante su turno de clasificación ingresara al sector de boxes por alguna anomalía en su Kart y regresará nuevamente a pista sin hacer caso a la indicación del Comisario de Boxes, será excluido de la clasificación y será decisión final del Comisario Deportivo de enviar el informe al Tribunal de Penalidades.

Luego de la bandera a cuadros que indica el fin de la prueba clasificatoria, todos los pilotos deberán dirigirse al Parque cerrado.

El director de la prueba podrá interrumpir una práctica todas las veces que lo considere necesario con el objeto de remover karts, o mejorar las condiciones de la pista.

Pero en una prueba de clasificación, si una interrupción fuera causada por un piloto, los Comisarios Deportivos podrán sacarle los tiempos realizados y no podrá participar más en ninguna otra prueba de clasificación.

Si una prueba de clasificación se ve interrumpida, no se admitirán protestas por los efectos que esa interrupción pudiera ocasionar en la clasificación.

9.9 REUNIÓN DE PILOTOS:

Es una reunión organizada por el Director de la Prueba para todos los pilotos inscriptos en un evento. El objeto de la reunión es recordar a los pilotos los puntos específicos del reglamento referidos a la organización de la prueba, las nociones de seguridad, ya sea generales o específicas del circuito utilizado, aclarar cualquier duda con respecto a los reglamentos. Recordar el mecanismo de largada y las reglamentaciones referidas al mantenimiento de los puestos en las grillas durante las vueltas previas al lanzamiento. Recordar el significado de las banderas etc.

Previo a cada competencia y luego de los entrenamientos y/o clasificación cuyo horario estará fijado en el Reglamento Particular de la Prueba (R.P.P.), el Comisario Deportivo llamará a reunión de pilotos siendo su concurrencia obligatoria, para todos los pilotos que hayan registrado su inscripción. 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.

Podrán realizarse reuniones suplementarias únicamente en caso de estimarse conveniente.

La autoridad deportiva está facultada para la toma de asistencia de los pilotos concurrentes a la reunión con las autoridades de la carrera. Los Comisarios Deportivos podrán aplicar una multa a quien/es no concurre/n. La inasistencia a la misma será penalizada por el ente fiscalizador con una multa cuyo importe indique el Reglamento de Campeonato de cada Categoría no siendo apelable y debiendo ser abonada en el momento de su notificación, no pudiendo participar de ninguna prueba hasta no abonar la misma. En el caso de que la autoridad decida tomar asistencia, un registro de la asistencia será firmado por cada piloto y otro por cada concurrente en el caso de las categorías menores.

Todos los pilotos deberán permanecer en la reunión hasta la finalización de la misma prestando la debida atención en forma silenciosa.-

9.10 PROTOCOLO:

Todos los pilotos de todas las categorías que componen dicha programación, tendrán la

obligación de asistir a la Ceremonia Protocolar, si así lo dispone el organizador, con la indumentaria reglamentaria completa, debidamente vestido, junto con las autoridades de la competencia, donde se entonaran las estrofas del Himno Nacional Argentino, en el horario y lugar que indique el R.P.P. de cada evento, que normalmente se llevará a cabo minutos antes del inicio de las series respectivas. El piloto que faltare a esta cita será pasible de una sanción equivalente a una multa, aplicada por los Comisarios o director de la prueba.

9.11 TRABAJOS EN ZONA BOXES:

Desde el inicio de la actividad, evento o manifestación en un circuito, no se podrá poner en marcha los motores desde la hora 22:00 hasta la hora 7.00 del día siguiente, ni en los boxes ni en ninguna otra parte del circuito. El no cumplimiento de esta medida traerá aparejada una sanción que FAPCDMS determine. el RPP podrá variar esta franja horaria, la cual se deberá respetar bajo las mismas condiciones que la anterior. -

10. AUXILIARES EN CIRCUITO - ASISTENCIA MECÁNICA – REPARACIONES - PISTA HÚMEDA:

10.1 ASISTENTE EN PISTA:

Para divisionales Escuela y Junior, 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.

- Cuando el Director de la Prueba interrumpe o da final a una o prueba, hasta que todos los karts lleguen al área de servicios o al parque cerrado, nadie podrá ingresar a la pista excepto los oficiales deportivos.

- En el caso de que una prueba libre se interrumpiera, durante el intervalo que transcurre hasta su reinicio, todos los karts abandonados a lo largo del circuito deberán ser trasladados a la zona de asistencia y podrán participar cuando se reinicie la práctica.

- Excepto en los casos expresamente indicados en este Reglamento, nadie puede tocar un kart, salvo el piloto con el objeto de llevarlo a un lugar seguro, fuera del área de reparaciones.

- Durante las pruebas libres, la clasificación, series o finales, si un kart se detiene deberá ser colocado lo más rápido posible en un lugar seguro que no cause molestias a los demás competidores. Si el piloto de ese kart está incapacitado para hacerlo, es obligación de los Oficiales Deportivos de ayudar a trasladarlo a lugar seguro; sin embargo, si el kart reinicia la competencia como resultado de esa ayuda, será desclasificado de esa clasificación, serie o final. El piloto deberá permanecer junto a su kart, con el casco puesto y los elementos de seguridad colocados. No se le está permitido abandonar el lugar salvo para su atención médica o razones de seguridad.

- Para los pilotos de las categorías Escuela e Infantiles, no regirá lo indicado en el párrafo anterior, permitiendo tal ayuda externa al solo efecto de una nueva puesta en marcha por detención del motor.

10.2 ZONA DE REPARACIONES - ABASTECIMIENTO:

- Cualquier reparación con herramientas debe ser hecha en la zona de reparaciones. Está prohibido llevar herramientas o repuestos en el kart o en la indumentaria del Piloto.

- El piloto sólo puede recibir ayuda en el área de reparación o área de servicios que será

determinada en el RPP o en la Reunión de Pilotos.

- Si el reabastecimiento está autorizado, deberá ser realizado en un área autorizada para ello. El Director de la Prueba lo deberá contemplar en el RPP. (Eventualmente y para carreras de larga duración únicamente).

- Una velocidad máxima será impuesta en la zona de reparación durante las prácticas y durante la vuelta de formación. Cualquier piloto que supere esa velocidad será penalizado de acuerdo al RPP o al RDA (también rige esta velocidad máxima para la entrada en el Parque Cerrado luego de la clasificación, series y finales).

- Si durante el desarrollo de una competencia un kart gira a marcha lenta por problemas mecánicos, deberá abandonar lo más pronto posible la pista por razones de seguridad. De no hacerlo podrá ser retirado de la pista por las Autoridades de la competencia con una sanción. Durante la actividad oficial los Comisarios Deportivos podrán detener a cualquier kart cuyos componentes, o su ausencia, comprometan la seguridad de los participantes.

- Ningún piloto podrá ingresar a la pista desde la zona de reparaciones sin haber sido autorizado por los Oficiales Deportivos.

- Todo piloto que intenta dejar la pista o ingresar al parque de servicios o al parque cerrado deberá mostrar su intención claramente al mismo tiempo que cuidar hacerlo en forma segura.

- A lo largo de las series o finales, el piloto que se encontrara en infracción al Reglamento Técnico, (Ejemplo; falta de los elementos de seguridad del kart; Trompa, Pontones, Paragolpes) deberá detenerse obligatoriamente en la zona de reparaciones y reparar la infracción antes de retornar a la pista. Lo debe realizar existiese o no una bandera de Stop & GO ante la orden del Director de la Prueba, salvo que el piloto se encuentre transitando la última vuelta de la competencia.

10.3 PISTA HÚMEDA:

- Cuando el Comisario Deportivo declare que se trata de una carrera con "Pista Húmeda", la elección del tipo de neumático quedará a criterio de los Comisarios Deportivos, salvo que se haya acordado otro método en la reunión de pilotos.

- La utilización simultánea de neumáticos Slick y de neumáticos de lluvia en un mismo kart está prohibido, bajo cualquier circunstancia.

10.4 INCIDENTES:

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 (Veedor), 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 o el RDA; 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 de riesgo o desleal que le permite ganar la posición a otro participante, Etc.

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 por parte del piloto a 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 de Campeonato o en el RDA. 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 FAPCDMS, el pase al Tribunal de Penalidades. Según estimen los Comisarios Deportivos la gravedad del hecho; están facultados a solicitar la Medida Provisoria, prevista en el Reglamento Deportivo Automovilístico.

Importante: 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 ello.-

10.5 GRILLA DE SERIES Y FINALES:

El piloto que haya realizado el mejor tiempo está autorizado a elegir su posición en la primera fila (lado derecho o izquierdo) debiendo ejercer su derecho de elección en los 30 (Treinta) minutos siguientes a la publicación oficial de los tiempos de Clasificación. Para el caso de cambio de grilla quedará libre el primer cajón. El piloto que haya ejercido su derecho de cambio de grilla larga en el segundo cajón y a continuación retroceden una ubicación todos los participantes. Una vez conocida la grilla definitiva, los lugares de los pilotos que no larguen, quedarán libres.

La cantidad de vueltas para cada competencia serán estipuladas en el RPP.

10.6 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.

10.7 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 "A". Si, en estas condiciones, aún el número de pilotos supera el máximo permitido se podrá recurrir a la realización de una tercer Final "A", o bien Finales Suplementarias, según sea el cupo de kartings remanente.-

10.8 VUELTA DE HONOR:

El ganador de cada competencia final podrá dar una vuelta de honor luciendo en alto la bandera a cuadros. Si fuese necesario acortar tiempos para cumplir con el cronograma pactado, El Director de la Prueba puede no permitir la realización de la vuelta de honor.-

10.9 PARQUE CERRADO:

Predio cerrado al cual se dirigen los karts al finalizar una Prueba de Clasificación, Serie, Pre Final o Final.

Al final de la prueba, el recorrido entre la línea de llegada y la entrada al Parque Cerrado está bajo el régimen de Parque Cerrado.

El Parque Cerrado está prohibido a toda persona, excepto a las Autoridades del ente fiscalizador de la competencia. En el Parque Cerrado no se pueden efectuar reparaciones. Solamente las Autoridades del Ente Fiscalizador pueden ingresar al Parque Cerrado; cualquier otra persona que desee ingresar podrá hacerlo únicamente con el expreso permiso de estos oficiales.

El Parque Cerrado deberá ser lo suficientemente cómodo y resguardado para asegurar que las verificaciones técnicas se hagan de manera adecuada.-

10.10 CONFERENCIA DE PRENSA:

Si el organizador así lo requiere; luego de terminadas las Pruebas de Clasificación de todas las divisionales intervinientes, los Pilotos que obtuvieron los mejores registros de clasificación, deberán dirigirse a la sala de Prensa para tomar contacto con los medios de comunicación presentes.

Los pilotos involucrados en esta ceremonia, deberán asistir con la indumentaria de competición y a la hora que se figurará en el RPP para dicho acto. Quien esté ausente injustificadamente, será motivo de sanciones económicas que establecerá FAPCDMS.-

10.11 CEREMONIA DE PODIO:

Al menos los 3 (tres) 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 FAPCDMS determine.-

Todos los pilotos que participan en la ceremonia de entrega de premios lo deberán hacer con la indumentaria reglamentaria, (con el Buzo puesto y vestido como corresponde), caso contrario no se le hará entrega del trofeo y será pasible de alguna sanción que FAPCDMS luego determine.-

11. LICENCIAS

11.1 LICENCIA DEPORTIVA ZONAL FAPCDMS AÑO 2025:

Es un certificado de registro otorgado por FAPCDMS a, Pilotos, Concurrentes, Director de Equipo, Preparador / Motorista / Chasista, que deseen participar en cualquier competencia reguladas por el presente REGLAMENTO DE KARTING SANTAFESINO 2025, con sus disposiciones vigentes.

El portador de una Licencia deportiva FAPCDMS 2024 debe conocer este reglamento estar en un todo de acuerdo con sus disposiciones y cumplirlas. Su conformidad y aceptación de normativas vigentes, quedará registrada con la/s firmas del Piloto y Concurrente en el «FORMULARIO DE SOLICITUD DE LICENCIA DEPORTIVA FAPCDMS 2024», que se deberá confeccionar para el trámite de la misma antes de tomar participación en una competencia bajo la órbita de FAPCDMS.-

11.2 LICENCIA DEPORTIVA ZONAL FAPCDMS DECLARADA «PROVISORIA» «EN OBSERVACION»:

FAPCDMS tendrá el derecho de otorgar una licencia con carácter "Provisoria" para un número determinado de competencias.

Deberá FAPCDMS argumentar las condiciones y el motivo de porque se otorga una Licencia Deportiva Zonal 2025 declarada «PROVISORIA»

El Piloto así licenciado será observado en su comportamiento y resultados, a efectos de evaluar el otorgamiento definitivo de su Licencia Deportiva Zonal 2025, o bien el rechazo de la misma.-

11.2.1 LICENCIA DEPORTIVA DE PILOTO:

Es un certificado de registro otorgado por FAPCDMS a Pilotos que deseen participar en cualquier competencia regulada por el Reglamento Deportivo de Karting Santafesino 2025, con sus disposiciones vigentes.-

11.2.2 LICENCIA DEPORTIVA DE CONCURRENTE:

«Todo aquel piloto licenciado por FAPCDMS, deberá ser representado por la figura de un Concurrente (responsable del equipo), quien deberá ser licenciado por FAPCDMS, según lo normado por Reglamentos FAPCDMS y por RDA-2025»

11.3 LICENCIA DE CONCURRENTES REEMPLAZADOS POR SANCIÓN:

Aplicable a todas las categorías que estén bajo FAPCDMS.

Solamente se aplicará, para aquellos casos de un Concurrente Licenciado por FAPCDMS al recibir una sanción reglamentaria por las autoridades de FAPCDMS, tales como retiro de licencia, suspensión de licencia, inhabilitación parcial o total de su licencia, u alguna otra consecuencia que justificara el caso, el piloto tendrá que licenciar obligatoriamente a otro concurrente (a su elección y criterio) antes de su próxima participación en una competencia bajo normas y Reglamentos vigentes de FAPCDMS. Dicha licencia presentara en su diseño, un color diferente a la licencia habitual de concurrente, con la leyenda «SEGUNDO CONCURRENTE», si el caso fuera el segundo o más. Obedece el caso para ser fácilmente identificada. su presentación será de carácter obligatorio cada vez que realice tramites de inscripción en una competencia de FAPCDMS.

El costo de la licencia del concurrente será el que fije para este año el Comité Ejecutivo. El costo de la Licencia para un segundo Concurrente será de un valor al 50% más que el costo base de la Licencia. El nuevo concurrente licenciado tendrá que abonar dicha licencia en un solo pago, por los medios de pagos a convenir con la administración de FAPCDMS. CONDICION SINO QUANON, para que el piloto pueda ser aceptado e inscripto en una competencia.

11.4 TÉRMINOS Y CONDICIONES DE LA LICENCIA DEPORTIVA DE PILOTO Y CONCURRENTE FAPCDMS 2024.

Párrafo establecido en el formulario de solicitud de Licencia Deportiva Zonal Piloto y Concurrente FAPCDMS 2025:

«Los postulantes nos comprometemos en un todo a notificar cualquier cambio en los datos suministrados dentro de los DIEZ (10) días corridos, producida la modificación». Asimismo, declaramos expresamente, Saber, Conocer y Respetar el Código Deportivo Internacional (C.D.I.), todos sus anexos y prescripciones, el Reglamento Deportivo Automovilístico de la República Argentina (RDA), todos sus anexos y prescripciones. Saber, Conocer y Respetar todos sus reglamentos, anexos y prescripciones 2025 de FAPCDMS». FAPCDMS, utilizara las

vías electrónicas que los postulantes especifican en cada solicitud de Licencia Deportiva, para el envío de documentación, notificaciones, de todas las áreas que dependan de FAPCDMS, tomándose estas como únicas y válidas.

Las Costas Administrativas que generen por el envío de documentación y/o notificación por algún otro medio, que no sea el especificado en el formulario de Licencia Deportiva Zonal, corre por cuenta exclusiva de los postulantes:(Ver punto 7.3 Costas Administrativas).- Los postulantes, con su firma al pie del formulario de Licencia Deportiva Zonal 2024 declaran abstenerse a recurrir y/ o iniciar acciones legales, en los fueros civiles, comerciales y penales, hasta tanto no agotar todas las vías y/o instancias que establecen las siguientes entidades deportiva en este orden:»

1.- FAPCDMS

2.- ACTC

11.5 LICENCIAS DEPORTIVA DE DIRECTORES DE EQUIPOS / MOTORISTAS / CHASISTAS / PREPARADOR:

Por decisión del Honorable Comité Ejecutivo de FAPCDMS, para la temporada 2024, los actores mencionados anteriormente serán todos licenciados sin excepción, para poder trabajar/asistir a pilotos dentro de la «zona caliente de carrera» (sector de parque cerrado, grilla de boxes, grilla de partida, zona de revisión técnica, etc.

Deberán exhibir en todo momento la credencial emitida por FAPCDMS, serán solidariamente responsables de sus actos en conjunto con pilotos y concurrentes a quien/es les brinde algún servicio de atención durante el evento.

La Credencial identificatoria lo habilitará a representar al piloto en el recinto de parque cerrado ante los Comisarios Técnicos, pero no lo habilitará para representarlo ante el Comisario Deportivo por alguna acción que pudiera haber ocurrido en pista con su Piloto.

Aquel Director de Equipo / Motorista / chasista / preparador que se negase a ser licenciado, tendrá prohibido el acceso a la denominada «zona caliente de carrera» sector de parque cerrado, grilla de boxes, grilla de partida, zona de revisión técnica, etc.; será considerado un espectador del evento y deberá ocupar los espacios y lugares que habitualmente se le destina al público que concurre al evento, sin ninguna clase de opción y excepción.-

11.6 MOTIVOS DE RETIRO DE LICENCIA:

Nadie puede participar en un evento deportivo si no posee, AL MENOS una licencia deportiva FAPCDMS 2024.-

Esta podrá ser RETIRADA tanto a Pilotos, Concurrentes, Director de Equipo, Preparador, Motorista, Chasista, en estos casos:

a) Cuando exista durante la disputa de un Campeonato de FAPCDMS, un litigio legal, civil, penal o comercial, por causas deportivas o extradeportivas, hasta tanto se dé por resuelto y finalizado dicho litigio. Una Vez Finalizado el litigio FAPCDMS, tendrá la autoridad y decisión de volver a otorgar o no, una licencia deportiva a esas personas que causaron dicho litigio, sin tener en cuenta el/los resultados finales de dicha controversia.

b) Cuando FAPCDMS, a instancias de Pilotos y/o Concurrentes realicen reclamos, de cualquier otro tipo de presentaciones de cualquier índole, o exijan cumplimiento de situaciones que estén fuera del alcance de FAPCDMS, y que esta considere que no pueda cumplir, se llevara a cabo el retiro de licencia deportiva FAPCDMS 2025, liberando a los

involucrados, que podrán participar en otro ámbito del automovilismo del país.

