



FEDERACION DE ASOCIACIONES DE PILOTOS Y CLUBES DEL DEPORTE MOTOR SANTAFESINA

REGLAMENTO TECNICO AÑO 2025

CATEGORIA 150 4T

Campeonato de Asfalto Federal de 2T y 4T



Categoría kayak 150

NORMA DE INTERPRETACION:

TODOS LOS ELEMENTOS EN LOS QUE NO SE PERMITAN MODIFICACIONES DE NINGUN TIPO, DEBERAN SER Y PERMANECER ORIGINALES EN SU CONCEPTO DE: ORIGINALES DE FABRICA, O REEMPLAZO DE FABRICACION INDUSTRIA NACIONAL ARGENTINA, DE FABRICANTE RECONOCIDO, DE SERIE, INDUSTRIA NACIONAL ARGENTINA, NACIONALES DE GRAN SERIE, COMERCIALIZADOS BAJO LA DENOMINACION DE ORIGINALES Y DEBERAN SER EQUIVALENTES Y RESPETAR LAS CARACTERISTICAS DE LA PIEZA ORIGINAL LEGITIMA.

La parte técnica de la categoría, se reserva el derecho de retirar y/o retener cualquier elemento del kart, reglamentados (No Libres), para ser analizado sin que medie denuncia alguna.

1. **MOTORES:** tiene que ser homologado, deberá ser de 150 CC, 4 tiempos, marca KAYAK, de origen chino. Los motores que no estén verificados y precintados por La Técnica serán excluidos automáticamente. Todos los motores estarán al finalizar las competencias en Parque Cerrado, a fin de verificar los precintos. La rotura de los mismos dará lugar a la exclusión de la competencia. La Verificación Técnica se realizará al terminar las competencias, a los tres primeros ubicados, y a un cuarto designado por La Técnica. En todos los motores se podrán usar elementos ó piezas de otros, con las mismas dimensiones y medidas de las originales.
2. **CARTER:** original del motor. Formas y dimensiones externas e internas originales. Solo se permite agregado de material (aluminio) con el fin de reparar y/o **salvar dicho elemento.** No se pueden alterar las posiciones y medidas de los espárragos y/o tornillos. Es optativa la utilización de juntas en el armado de ambas partes.



3. **CILINDRO:** original del motor, opcional similar de gran serie de uso comercial. Diámetro 63,60 mm como máximo. Sin tolerancia. Carrera 49,30 mm (tolerancia + 0,20 mm). Se permite encamisar, diámetro exterior de camisa, 69mm como máximo, se medirá en la falda. Prohibido el uso de camisa cromada. Obligatorio el uso de juntas de base de cilindro, medida y material libre (no se toma como junta propiamente dicha a la realizada con formador de juntas o similar).

4. **TAPA DE CILINDRO:** original del motor, opcional marca kayak, tapas con sello **2, 4 y 15 únicamente**. Junta obligatoria. Tiene que conservar su forma original exterior. Altura de tapa de plano de apoyo de tapa de válvula a plano de apoyo de tapa de cilindro 81,80 mm +/- 0,20 mm.

Diámetro de squish exterior: 61 mm como máximo, para todas las tapas de cilindros, se permite reparar siguiendo la forma original, no pudiendo darle otra forma. No se puede agregar material alguno en el squish ni el cielo. Se puede sacar imperfecciones Únicamente si el cielo estuviese dañado, quedará a criterio del técnico actuante si autoriza o no a utilizar fichó elemento.

Diámetro de casquillos: admisión 26,50 mm, estas medidas son como máximo; escape 21,70 mm como máximo. Se permite el trabajo de rectificar asientos y/o cambiarlos por similares con las medidas citadas anteriormente. Se permite el arenado **exterior** por una mejor estética. Está permitido el trabajo de los conductos, entiéndase únicamente la parte de aluminio.

Guía de válvulas: estas tendrán las siguientes medidas de largo.

ADMISSION: 41,00mm mínimo sin tolerancia.

ESCAPE: 44,00mm mínimo sin tolerancia.

Es **OBLIGATORIO** el uso de **BRIDA** metálica, tendrá un **ORIFICIO** de 28,00mm como máximo en su interior y un **ESPESOR** de 4,00mm como mínimo y 10,00mm de máximo. Podrá tener hasta una diferencia de 0,50 mm en el plano, tanto para las categorías 150 4T SENIOR y 150 4T MASTER, en el caso de la 150 4T JUNIOR, la brida tendrá un **ORIFICIO** de 18,00mm como máximo en su interior.



5. **CUBICACION:** la tapa cubicada deberá tener **19** cm³ como mínimo. Dicha cubicación se realizará con el motor armado. No se permite tocar el largo de la rosca de la bujía. Se permite inserto en la rosca de la bujía. Es obligatorio el uso de junta de tapa de cilindro. Se medirá con bureta graduada utilizando un SAE15

Se cubicará 1(un) sola vez, sin excepción y sin derecho a apelar.

6. **ARBOL DE LEVAS: ARBOL DE LEVAS:** original del motor, cruce y alzada original. Se podrá remplazar buje por Torrington **NTN NA9402-R**, no se permite tocar alojamiento de árbol de levas.

- Alzada escape 7,2 mm +/- 0,20 mm; alzada admisión 7,60 mm +/- 0,20 mm. Medición sin luz de válvulas con comparador en platillo de válvulas.
- Dimensiones círculo base admisión 25,05 mm +/- 0,08mm. Admisión alzada 6,40 mm +/- 0,50 mm.
- Dimensiones círculo base escape 25,00 mm +/- 0,05 mm. Escape alzada 6,18 mm +/- 0,50 mm. **PROHIBIDO SU MECANIZADO.**
- Este elemento será medido con una plantilla provista por la comisión técnica. En caso de ser necesario, dicho elemento se enviará a lugar facultado en la cuestión para su medición por medio de máquina computarizada.

7. **GUIAS DE VALVULAS:** originales o de uso comercial. Se acepta su mecanizado con las medidas mencionadas en el punto N°4 de este reglamento.

8. **VALVULAS:** originales con sello **YF 94 YF 50** **estándar, DQ, BBB** y todas aquellas que reúnan las mismas medidas de las originales, con sus correspondientes trabas. Seguros con trabas abajo. No se permitirá bajo ningún punto el trabajo ni pulido de las mismas.

DIMENSIONES:

- **Admisión:** diámetro 31,60 mm +/- 0,20 mm.
- **Vástago:** 5,50 mm, largo total: 91,50 mm.
- **Ranura a punto** 6,80 mm.
- **Escape:** diámetro 26 mm +/- 0,20 mm.
- **Vástago:** 5,50 mm, largo total: 90,60 mm.
-



PROHIBIDO SU MECANIZADO. Se permite utilizar válvulas “BBB” Racing (empavonadas), con sus respectivas trabas, las medidas para esta marca de válvulas son:

- Admisión: diámetro 31,50 mm. Largo total 91,70 mm. Ranura a punta 7 mm.
- Escape: diámetro 26,00 mm. Largo total 90,70 mm. Ranura a punta 7 mm.
- El diámetro del vástago para ambas es de 5,50 mm.
- LUZ DE VALVULAS LIBRE.

9. **PLATILLOS DE VALVULAS:** originales o de uso comercial. Respetando sus medidas. Medidas originales para ambos es:
- PRIMER ESCALON: 1,55 mm.
 - SEGUNDO ESCALON: 3,50 mm.

10. **RESORTES DE VALVULAS:** originales del motor. Opcional mercado de reposición que cumplan con las especificaciones y formas. Cantidad: dos por válvula. Diámetro del resorte grande: 26,50 mm. Diámetro del resorte chico: 17,50 mm. Arandela grande (entre la tapa y el resorte) 1,00 mm +/- 0,10 mm (una décima de milímetro)

- CONJUNTO ESPIRAL UNO:
 - ESPIRAL GRANDE: 7,5 vueltas y de diámetro 3,80 mm +/- 0,20 mm.
 - ESPIRAL CHICO: 9,3/4 vueltas y de diámetro 2,50 mm +/- 0,20 mm.

Se permite utilizar los siguientes resortes “MPI” a saber:

Tipo	Código	Ø Exterior	Ø Interior	Ø Interior	Carga válvula cerrada	Carga válvula abierta	Constante	Bloqueo
Resorte doble (a)	3110-311 1	26,50 mm	19,30 mm	12,10 mm	12,0 kg a 37,00 mm	63,0 kg a 30,00 mm	7,3 kg/mm	26,80 mm
Resorte doble (a)	3114-311 5	26,80 mm	19,30 mm	12,50 mm	41,0 kg a 37,00 mm	81,0 kg a 30,00 mm	5,6 kg/mm	27,00 mm

11. **Tapa porta balancines. Original de motores kayak**, altura desde el perno hasta base de 23,80 mm +/- 0,1mm(esta medida se tomará con perno de balancín colocado) Balancines originales manteniendo su ángulo, radio y demás medidas originales, con sello **J, TX o TY**, para todos los casos, tienen que usar los 2 con el



mismo sello.

Distancia entre ejes en torre de balancines es de 65,00 mm +/- 0,1mm, con pernos 12,00 mm.

12. **CIGÜEÑAL**: deberá responder al modelo original en todas sus medidas y especificaciones. Prohibido su mecanizado (rebajado o balanceado). Con un peso de 3,420 KG mínimo completo armado (con rulemanes y engranajes de distribución, sin chaveta de volante, con biela y muñón).

CHAVETERO: 4,00 mm, original del cigüeñal y del volante.

12 BIS.: en el caso de cigüeñal con PERAS DIFERENTES, las medidas son:

- Pera chica (lado de distribución): diámetro 102,65 mm mínimo, espesor grueso 20,30 mm. Espesor fino: 7,75 mm mínimo.
- Pera grande (lado embrague): diámetro 122,00 mm mínimo. Espesor grueso 21,44 mm. Espesor fino: 12,75 mm mínimo.

13. Para dicho cigüeñal el peso con rulemanes y engranajes de distribución y sin chaveta será de 3,620 KG mínimo completo armado (con rulemanes y engranajes de distribución, sin chaveta de volante, con biela y muñón).

14. **BIELA**: deberá ser original o responder al modelo original en todas sus especificaciones y similar en forma y distancia entre centros de 103,50 mm. Diámetro del perno 15 mm. **Se permite origen Japón.**

15. **PISTON**: original del modelo de motor utilizado, o similar provisto para motores de gran serie manteniendo la forma del modelo como fue adquirido en caja, no se tomará altura de compresión de aros, la cantidad de aros 3, 2 de compresión y uno de rasca aceite. Perno 15,00 mm. Prohibido su mecanizado (rellenado o alivianado). Se permite afloración del pistón. Diámetro 63,50 mm máximo.

16. Cantidad de ranuras 3 (tres).

17. **AROS**: deberá responder al modelo, tiene que poseer todos sus aros. Aros de compresión de 1mm



18. **CARBURADOR:** : un solo carburador original del motor PZ27, de hasta 27,00 mm.

- Diámetro de Venturi frontal a la campana: 26,8mm y 19,7mm como máximo. Diámetro de Venturi posterior a la campana: 26,8mm y 19,7mm como máximo. Prohibido carburador con bomba de pique. Estándar interior y exterior, a cortina cilíndrica, no se permite bajo ningún punto adulterar este elemento. Se deberá mantener su bisel original. Difusor original en toda su forma y cantidad de agujeros con diámetros de dichos agujeros de 0,70 mm, diámetro principal de 2,90mm, estas últimas medidas son como máximo, sin excepción, en caso de que el carburador de fabrica posea otras medidas que sobre pasen las antes mencionadas, deberán sustituir.
- Medida campana de carburador: 22,00 mm. Alto 38mm +/- 0,1mm y 34,5mm +/- 0,1mm, sin adulteración.
- Emulsionadores (Caños entrada de aire frontales), para el tiro de aire del surtidor de alta tendrá una medida de 0,95mm y se procederá a introducir una sonda calibrada de 1mm y no deberá Entrar. Para el tiro de aire del surtidor de baja tendrá una medida de 1,25mm y se procederá a introducir una sonda calibrada de 1,30mm y no deberá entrar. Para ambos casos, de llegar a entrar la sonda (para el de alta 1mm y baja 1,30mm) **SERÁ MOTIVO DE EXCLUSIÓN.**
- Surtidor de baja, se podrá sustituir por surtidor de CG125 con 8(ocho) agujeros. Cebador se permite retirar por motivos de seguridad. Surtidor de alta y baja libre. La categoría deberá proveer a La Técnica un difusor original a fines comparativos

19. **FILTRO DE AIRE:** libre, no puede tener sobrealimentación (ventilador, turbina)

20. **TUBO DE ADMISION:** original o similar de uso comercial, se permite tubo de aluminio fundido, interior libre, se permite agregado de material, se permite entubar. Se permite adaptar caño (pico) para bomba de nafta a vacío.

21. **ESCAPE:** Libre.

22. **EMBRAGUE:** original o sustituto de gran serie. Prohibido el uso de discos tipo competición. Cantidad de discos 5 (cinco) original. Se permite el uso de 1 (una) arandela de hasta 1,00 mm para lograr mayor tensión en los resortes.



23. **TRANSMISION:** todos los engranajes deberán ser originales al motor de uso, respetando su relación original en cantidad de dientes. Prohibido su mecanizado (rebajado de diámetro o espesor).
24. **SISTEMA DE ARRANQUE Y LLAVE DE CORTE:** original, de uso obligatorio y en perfectas condiciones de funcionamiento. Será obligatorio que el motor arranque con el botón al momento de entrar a pista, en caso de no arrancar cuando se haga la verificación técnica, la persona a cargo de dicho motor, deberá demostrar la causa del problema.
25. **BATERIA:** Obligatorio su uso. Libre mantenimiento. La misma debe estar correctamente fijada a un soporte ubicado en la parte trasera del karting mediante elementos seguros y con una caja protectora.
26. **ENCENDIDO:** sistema original del motor en uso. Bobina de baja libre. Se permitirá rebajar (no eliminar) la chaveta con el objetivo de alcanzar el punto 0 (cero) del motor y el encendido. Bobina de alta original o similar a la original. Cable de bobina libre. Volante de encendido, original, no se permite eliminar imanes ni adulteración alguna, se permite plateado o dorado. Corona de arranque, se permite sustituir buje por Torrington.
27. **CDI:** Original o Pietcard. Códigos permitidos: 2010 – 2014 – 2020 – 2024 – 2042 – 2147 – 2156 – 2163 – 2169. Sellado por el técnico del evento. En caso de duda técnica, el encargado técnico tendrá la facultad de secuestrar el elemento para su posterior análisis. Al momento de pedir dicho elemento, tendrá que poseer el código de fábrica de pietcard.
28. **BULBO INDICADOR DE CAMBIOS (EXTERIOR):** queda totalmente prohibido su uso, deberá estar en su ubicación original perfectamente visible y sin ningún tipo de conexión (entiéndase ramal cableado al tablero, al encendido y/o a masa). Queda terminantemente prohibido hacer llegar tensión a este elemento por otra vía, entiéndase batería.
29. **CAPTOR:** Original o DE USO COMERCIAL, tanto en su fabricación como en su posición.
30. **BUJIA:** libre, respetando largo de rosca de bujía original tiene que tener su



arandela. Prohibido su torneado. Capuchón de bujía libre.

31. **RODAMIENTOS, JAULAS, RETENES, JUNTAS Y CADENAS:** libres, manteniendo las medidas originales.

32. **CORONA DE DISTRIBUCION:** original del motor. Se permite el trabajo de corredera (para puesta a punto). Prohibido el alivianado total de dicha corona.

33. **CAJA DE CAMBIOS:** original del motor en uso, relación original, con una tolerancia de 0.2mm +- a saber:

C ANTIDAD DE DIENTES	DIAMETRO RESPECTIVAMENTE
1º 36 – 13	68,30 MM 27,20 MM
2º 32 – 17	61,40 MM 34,50 MM
3º 28 – 20	55,60 MM 40,00 MM
4º 26 – 23	51,50 MM 44,40 MM
5º 24 – 25	48,00 MM 47,70 MM

34. **CORONA PRIMARIA:** debe ser original en cuanto a su diámetro (126,65 mm+- 0.2mm) y cantidad de dientes 70 (setenta).

35. **PIÑON PRIMARIO:** debe ser original en cuanto a su diámetro (41,75 mm +- 0.2mm) y cantidad de dientes 21 (veintiuno).

ALTERNADOR Y/O RECITIFICADOR (REGULADOR DE VOLTAJE): opcional su uso.

36. **COMBUSTIBLE:** la organización se reserva el derecho de abastecer de combustible a la categoría.



37. **NEUMATICOS:** marca y tipo “**IBF SELLO AMARILLO**”, se utilizará 1 juego por carrera. No se permite tornear, marcar, cortar, remarcar, recauchutar o alterar el compuesto. Los neumáticos deben montarse de acuerdo con el sentido de rotación marcado en el neumático. El no cumplimiento, de cualquiera de estos puntos, tendrá un recargo de 5 segundos. Se permite el uso de cubiertas para lluvia, 1 solo juego para toda la fecha, en caso que sea necesario, habrá que pedirla a la organización y se deberá reservar 7 (siete) días antes de la fecha.

38. **PESO MINIMO:** El pesaje se efectuará como el vehículo termino la carrera en el momento de cruzar la línea de llegada, o de acuerdo a lo requerido por cada organización según las categorías que participen en cada evento de llegada, o de acuerdo a lo requerido por cada organización según las categorías que participen en cada evento e informado en el RRPP

150 JUNIOR 150 Kgs / 150 SENIOR 165 Kgs / 150 MASTER 185 Kgs

39. **LASTRES:** se autoriza para ajustar el peso del kart la colocación de uno o varios lastres. Deben ser bloques sólidos perfectamente sujetos al chasis o al asiento; también se puede colocar el lastre en la butaca con una planchuela abullonada al soporte de la butaca, con dos o más bulones y tuercas auto frenante como mínimo de 8 mm.

Queda prohibido todo otro tipo de sujeción, como, por ejemplo, precintos plásticos, alambres, etc.

40. **TRANSMISION SECUNDARIA:** libre.

41. **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 mm de ancho por el largo que va entre el piñón del motor y el paragolpes trasero.

42. **NUMEROS IDENTIFICATORIOS:** serán especificados por la organización. Deberán de ser fondo amarillo y números negros, según el siguiente detalle;



ESCUELA Números negros sobre fondo amarillo Del 202 al 299
150 4T JUNIOR: Números negros sobre fondo amarillo Del 502 al 599
150 4T SENIOR: Números negros sobre fondo amarillo Del 702 al 799
150 4T MASTER: Números negros sobre fondo amarillo Del 802 al 899
INTERNACIONAL: Números negros sobre fondo amarillo DEL 902 al 999

43. **BALANZA**: la única y verdadera será provista por la organización el día de la competencia, por lo tanto, el resultado del pesaje será inmediato, inobjetable e inapelable, habrá un padrón de la categoría que certificará su peso al empezar la actividad oficial.
44. **BOMBA DE COMBUSTIBLE**: libre.
45. **TANQUE DE COMBUSTIBLE**: tendrá que estar perfectamente anclado debajo de la columna de dirección, debe ser transparente con la finalidad de observar el combustible almacenado.
46. **COLECTOR DE COMBUSTIBLE**: cuando el carburador ventee el exceso de combustible se deberá colocar un colector sobre el bastidor o paragolpes trasero.
47. **VOLANTE DE CONDUCCION**: prohibido la utilización de volante de madera, solo se aceptarán aquellos homologados para la competición.
48. **CHASIS**: libre, **nacional homologado tendrá 3 kgs menos** (ver homologación), con eje rígido sin suspensiones especiales. Ningún elemento del vehículo deberá superar hacia el exterior el diámetro delimitado por las cubiertas, los pontones, trompa y paragolpes trasero,
- A). **PARAGOLPES TRASERO**: es obligatorio su uso y deberá tener un cubre ruedas hacia los costados cuya parte inferior deberá mantener una leve inclinación hacia adelante y deberá cubrir aproximadamente el 90% del neumático.
- B). **PONTONES**: el único material permitido para los pontones y trompa es el plástico, están totalmente prohibidos pontones y trompa de chapa, aluminio, fibra



de vidrio, etc. La trompa deberá permanecer paralela al piso, los pontones deberán estar abullonados con tuercas auto frenantes. Es obligatorio el uso de trompa, pontones y paragolpes.

C). Trochas:

CATEGORIA KAYAK 150 4T, para bastidores importados y nacionales de pista será de 140 cm

LLANTAS: libres.

49. **FRENOS:** trasero únicamente montado sobre el eje de transmisión.
50. **REVISION TECNICA PREVIA:** las mismas serán realizadas por los técnicos, es obligatoria y deberán presentar la DDJJ de la categoría, quien no concurra no será habilitado para participar de las pruebas correspondiente
51. **SELLADO PREVIO:** es obligatorio. Se efectuará antes de comenzar las pruebas oficiales. El corredor o mecánico deberá verificarlo y ser responsable del mismo hasta el momento de la revisión técnica, la ausencia de ese sellado significará la inmediata exclusión.
52. **SEGURIDAD:** todos los vehículos que no estén en condiciones o no reúnan las exigencias de seguridad no serán habilitados.
53. **ADQUISICION DE DATOS:** libre.
54. **TELEMETRIA:** libre.
55. **SENSORES / TRANSPONDER:** para las competencias cronometradas, el sistema de cronometraje será el denominado “electrónico” con sistema tipo AMB o similar. El kart antes de salir a pista deberá estar dotado del correspondiente sensor, 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, al momento de tomar contacto con la pista, como así de su carga. La falta de este elemento al momento de salir a pista, será pasible de una sanción en multa que aplicarán los comisarios o director de la prueba. Es obligatorio una vez finalizada la competencia, de entregar el sensor contratado, a las autoridades correspondientes en buen estado y limpio. Para aquel piloto que se retirara del circuito por cualquier causa y que no haya entregado el sensor contratado se le aplicara una sanción.

56. **LICENCIAS:** Deportiva obligatoria provista por la FAPCDMS by ACTC, licencia médica otorgada por AAV

57. **LUZ TRASERA DE SEGURIDAD:** tratándose de competencias nocturnas o días lluviosos, será de uso obligatorio la utilización de una luz roja destellante instalada en la parte trasera del karting, fijada en un lugar seguro evitando su desprendimiento. Esta deberá funcionar con pilas normales o recargables y deberá estar encendida al momento de salir a la pista. En caso de apagarse, puede ser sancionado.

58. **COMISARIO TECNICO:** es quien en forma exclusiva realizará las verificaciones técnicas reglamentarias sobre los elementos mecánicos que a su juicio considere y en el momento que crea necesario. El incumplimiento de las disposiciones reglamentarias deportivas referidas a la disciplina general y de seguridad pueden significar la exclusión de la prueba del vehículo o piloto involucrado. Es quien tiene amplias facultades para retirar motores o elementos mecánicos de los vehículos participantes para que posteriormente sean verificados por la comisión técnica, en la carrera que considere y en la cantidad de competidores que crea necesario, y es quien se reserva el derecho de decidir sobre algún punto del reglamento que lleve a duda o que no se encuentre especificado en el mismo. Tiene la facultad de retener cualquier elemento que considere un posterior análisis y/o para recabar datos del elemento en cuestión.



59. **CAMBIO DE MOTOR:** todo competidor podrá cambiar el motor siempre y cuando dicho motor se encuentre con rotura, hasta el comienzo de la final y estos serán los pasos a seguir. Deberá comunicarlo de inmediato al comisario técnico para que este revise el motor saliente, si este motor estuviera en reglamento técnico sellaran el nuevo motor y el competidor en cuestión seguirá participando. Si el motor saliente estuviera fuera de reglamento quedará excluido de la carrera.

60. LA COMISION TECNICA SE RESERVA EL DERECHO DE MODIFICAR O READAPTAR LA RESTRICCION APLICADA A CADA TIPO DE MOTOR, PARA MAS O PARA MENOS, CUANDO LO CREA CONVENIENTE CON EL PROPOSITO DE LOGRAR LA MAYOR PARIDAD MECANICA EN EL RENDIMIENTO DE LOS MISMO, NOTIFICANDO A LOS PILOTOS CON NO MENOS DE 15 DIAS DE ANTELACION DE LA PUESTA EN VIGENCIA.

61. **LO QUE NO ESTA ESCRITO NO ESTA PERMITIDO.**

62. EL SOLO HECHO DE PARTICIPACION EN LAS COMPETENCIAS IMPLICA POR PARTE DE LOS PILOTOS, MECANICOS, CONCURRENTES, ETC., TOTAL CONOCIMIENTO Y ACEPTACION DE LAS CONDICIONES Y ESPECIFICACIONES DEL PRESENTE REGLAMENTO.

63. CUALQUIER DUDA QUE SURGIERA DE LA INTERPRETACION DEL PRESENTE REGLAMENTO DEBERA SER CONSULTADO, YA QUE ANTE LA POSIBILIDAD DE DOS O MAS INTERPRETACIONES, SE ESTARA CONFORME CON LO QUE LA COMISION TECNICA DICTAMINE. -

