



*Autódromo Rosendo Hernández - San Luis*  
*Autódromo La Pedrera - Villa Mercedes*  
[fradsanluis01@gmail.com](mailto:fradsanluis01@gmail.com) [www.fradsanluis.com.ar](http://www.fradsanluis.com.ar)

# ***REGLAMENTO TÉCNICO SUPER KART - RF***

***CAMPEONATO  
KARTING ASFALTO PROVINCIA  
SAN LUIS***

***-2024-***

## **Art.01.-REGLAMENTACIONES:**

SUPER KART - RF se rige por las reglamentaciones y regulaciones dictadas por el Reglamento Deportivo Automovilístico (RDA), Reglamento Argentino de Karting (RAK), Comisión Nacional de Kart (CNK), Federación de Automovilismo Regional de la Provincia de San Luis (FRAD), Deportivo y Técnico vigente y los que se legislen en el futuro expresados como Anexos Técnicos/Deportivos o Reglamentos Particulares de las Pruebas (RPP).

## **Art.02.-FISCALIZACIÓN:**

El campeonato de pilotos año 2023 correspondiente a SUPER KART - RF, será fiscalizado por la FRAD SAN LUIS.

## **Art.03.-VIGENCIA:**

El presente reglamento tiene vigencia entre el 1° de enero de 2024 y el 31 de diciembre de 2024.

## **Art.04.-CONSIDERACIONES GENERALES**

**4.A.-** Se entiende por **KARTING**, en adelante kart al conjunto comprendido por el chasis, motor y todos los accesorios que lo conforman como un conjunto completo, apto para circular en un circuito normalizado.

**4.B.-** Se entiende por **ORIGINAL** a toda pieza fabricada y montada en el kart, declarada por el respectivo fabricante.

**4.C.-** Se entiende por **ESTANDAR** a toda pieza original que mantenga las características de fabricación en serie, sin ningún tipo de modificación.

**4.D.-** Se entiende por **SIMILAR** a toda pieza de diferente fabricante que cumpla con las características y especificaciones del original.

**4.E.-** Se entiende por **OPCIONAL** a la posibilidad de decidir variantes optativas según las especificaciones opcionales reglamentadas encada caso.

**4.F.-** Se entiende por **LIBRE** a la posibilidad de trabajar o cambiar una pieza, pero la misma debe estar presente.

**4.G.-** Los precintos oficiales deben estar instalados adecuadamente intactos y presentes en todo momento durante toda la competencia. La violación de cualquiera de estos sin aprobación de la comisión técnica oficial producirá la exclusión del kart parcial o total del evento según lo considere el Comisario Técnico.

**4.H.-** Los sorteos de elementos dispuestos para las competencias solo podrán ser realizados por el Comisario Técnico.

**4.I.-** Todo kart que haya iniciado la CLASIFICACIÓN, SERIE y FINAL, deberá pasar SIEMPRE por el parque cerrado para los controles técnicos pertinentes, aunque el kart no haya completado la competencia de la cual acaba de participar. Todos los karts se podrán retirar del área técnica luego de que el técnico autorice el retiro de los mismos.

**4.J.-** Cualquier consulta, duda o comentario se debe realizar por escrito al comisario técnico, la cual se verá obligado a responder de igual forma documentar con el fin de completar cada cuestión.

**4.K.-** El comisario técnico dispondrá de un kit de piezas originales y estándar que podrán utilizar de manera comparativa con las utilizadas por un competidor, a fin de determinar su estado reglamentario. Esta actitud queda a criterio del comisario técnico.

**4.L.-** La declaración jurada de motor y neumáticos y demás componentes precintados, deberá ser entregada completa, previo al momento de la CLASIFICACIÓN. Quien no tenga el documento completo, no podrá dar parte de la competencia y/o a posterior será desclasificado.

**4.M.-** Todo lo que no permite expresamente este reglamento técnico se encuentra terminantemente prohibido.

**4.N.-** Es obligatorio a todos los pilotos, mecánicos y/o concurrentes el conocimiento del presente reglamento.

#### **Art.05.-FICHAS DE HOMOLOGACIÓN – HABILITACION Y FICHA DE DIMENSIONES**

El karting general, y todas sus partes en particular, deben responder a las especificaciones de las fichas de dimensiones con sus tolerancias respectivas.

#### **Art.06.-PESO MÍNIMO**

Se considera el peso mínimo admisible al compuesto por el conjunto comprendido por el kart y el piloto tal como sobrepasa la línea de llegada. Prohibido agregar peso al kart y/o al piloto luego de este sobrepaso a través de cualquier elemento adicional. Prohibido agregar elementos que se hayan salido durante la competencia.

<b>Clase</b>	<b>Peso mínimo en kg.</b>
<b>SUPER KART - RF</b>	<b>160</b>

**Art.06.A.- Días de lluvia:** se dará un tolerancia respecto al pesaje de 1 (un) kg.

**Penalidad de peso por resultado:** No existe ninguna penalidad de peso acumulable por resultado.

#### **Art.07.-NÚMEROS DISTINTIVOS:**

Números NEGROS sobre fondo AMARILLO en un todo de acuerdo con el Reglamento Deportivo.

Clase	Numeración	
	Desde	Hasta
SUPER KART - RF	21	99

**Art.08.-MOTORHABILITADO.**

**8.A.- Motor RF 125cc refrigerado por aire (2AD97).** Completamente original y estándar, excepto en los puntos que el presente reglamento lo autorice.

**8.B.- Características generales:**

<b>Motor</b>	<b>2AD97</b>
<b>Cilindrada máx.</b>	125cm <sup>3</sup>
<b>Carrera pistón</b>	54mm±0,1mm
<b>Sistema de refrigeración</b>	Aire
<b>Cantidad de carburadores</b>	1(uno)
<b>Cantidad de conductos transferencia</b>	3(tres)
<b>Cantidad de conductos escape</b>	3(tres)
<b>Formato cámara combustión</b>	Esférica concéntrica
<b>Entre centros orificios biela</b>	102±0,1mm
<b>Peso mín. biela</b>	112gr(muñónØ18mm)
<b>Peso mín. cigüeñal armado</b>	1820gr(muñónØ18mm)
<b>Volumen mín. cámara combustión</b>	18cm <sup>3</sup>
<b>Cantidad de aros</b>	1(uno)

**8.C.-Estanqueidad:**El único ingreso de aire al motor se admite por la boca del carburador. En consecuencia, el motor armado sin carburador y sin codo de escape, pero con sus juntas, con la base de apoyo del carburador y la base de apoyo del codo de escape tapados herméticamente, se le hará vacío hasta alcanzar el máximo de 760 mmHg (30 inHg), luego se comprobará la estanqueidad del motor debiendo mantener como mínimo 660 mmHg (26 inHg) durante 5 segundos.

**8.D.- Tapa de cilindro:** RF original y estándar del motor, sin ningún tipo de modificaciones, conforme al plano adjunto, debiendo mantener los diámetros del cielo concéntricos. Se permite agregar juntas del tipo original y estándar entre la tapa de cilindro y cilindro para alcanzar la compresión reglamentaria, espesor libre. No se permite modificar el largo de la rosca, cuyo cubillaje deberá ser 2,4cm<sup>3</sup>. No se permite el torneado por reparación o para alcanzar el cubillaje. El plano inferior de la bujía apretada en su posición no debe afloraren la cámara de combustión.

Longitud admisible entre parte más alta del cielo de la cámara de combustión y plano de apoyo con la camisa del cilindro será de:

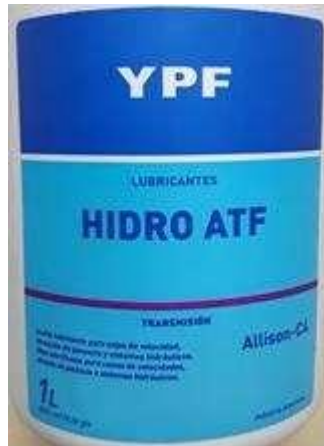
	<b>2AD97</b>
<b>Longitud admisible</b>	13a16+0,2mm

### 8.E.-Volumende cubicaje:

18cm<sup>3</sup>mínimo.

### 8.F.1.-Fluidoempleadopara lamedición:

YPF® HIDRO ATF TRANSMISIÓN Allison C4 en estado puro y a temperatura ambiente.



### 8.F.2.-Procedimiento de medición:

El control del volumen de cubicaje se realizará con bureta calibrada asistida con sistema de arrastre para el suministro del líquido. El orden de los pasos durante el control será el siguiente:

- 1) Preparación del motor sobre una superficie nivelada, entre 10 y 30°C, con la bujía desmontada y con el pistón en punto muerto superior (PMS). En el estado que termina la competencia.
- 2) Carga de la bureta con el aceite especificado eliminando cualquier resto de aire en el interior de la misma y ubicando el pistón del sistema de arrastre en el valor 0 cm<sup>3</sup> de la escala de medición.
- 3) Inyección del líquido dentro de la cámara de combustión a través del alojamiento de bujía hasta alcanzar, con el pistón del sistema de arrastre, la marca de 18cm<sup>3</sup> en la escala de la bureta.
- 4) Verificar la posición del pistón del motor en PMS girando suavemente el cigüeñal con la mano.
- 5) Se considerará CORRECTA la medición cuando el volumen mínimo permitido (18cm<sup>3</sup>) ingresa completamente en la cámara de combustión estando el pistón en

PMS y el fluido de medición no supere el plano de apoyo de la bujía en toda su superficie.

**8.G.- Cilindro:** Original y estándar del presente motor RF sin ningún tipo de modificación, conforme al plano adjunto.

Longitud admisible entre plano superior e inferior:

	<b>2AD97</b>
<b>Longitud admisible</b>	Libre

Solo se permite hermanar el cilindro en las zonas de contacto con la camisa hasta un máximo de 3mm de distancia de la misma (solo quitando aluminio) sin modificar su forma original. La junta de base de cilindro debe tener un espesor mínimo de 0,1mm y mantener la forma de la base del cilindro.

**8.H.- Camisa:** Original y estándar del motor sin ningún tipo de modificación, conforme al plano adjunto.

**8.H.1.-Grados de apertura de lumbreras:**

<b>Grados de apertura de Lumbrera Motor</b>	<b>2AD97</b>
<b>Escape</b>	175±3°
<b>Reforzadores de escape</b>	173±3°
<b>Transferencias laterales</b>	126±3°
<b>3erTransfer</b>	136±3°

**8.I.- Pistón:** Material libre: Conservando forma Original. Diámetro entre 53,90 y 54,50 mm.

**8.I.1.-Aro de pistón:** Libre. Cantidad uno.

**8.J.- Perno de pistón:** Diámetro exterior 14mm; Diámetro interior libre; Longitud mínima 43 mm.

**8.K.-Jaula superior de biela:** Original o similar.

8.L.-Biela: libre material y procedencia. Prohibida biela de titanio. Prohibido biela tipo cuchilla. Siempre respetando medidas y peso que indica reglamento.

**8.L.1.-** Para muñón de biela de Ø18mm, original y estándar del presente motor RF sin ningún tipo de modificación. Distancia entre centros de ojos de biela: 102±0,1mm; Peso mínimo de biela: 112g.

**8.M.- Muñón de cigüeñal:** Original y estándar del presente motor RF. Diámetro exterior 18 mm. Longitud 47±0,1mm.

**8.N.-Jaula inferior de biela y arandelas axiales:** Original o similar.

**8.O.- Cáster:** Original y estándar del presente motor RF para flapera chica, sin ningún tipo de modificación, conforme al plano adjunto.

**8.P.-Cigüeñal:** Original y estándar marca RF del tipo cuadrado sin ningún tipo de modificación, conforme al plano adjunto. Prohibido modificar su balanceo.

Especificaciones técnicas del cigüeñal:

	<b>Cigüeñal muñón Ø 18 mm</b>
<b>Volteo</b>	54 mm
<b>Diámetro exterior</b>	88±0,2mm
<b>Ancho exterior entre caras</b>	47±0,1mm
<b>Ancho de cara</b>	19±0,2mm
<b>Peso mín. armado</b>	1820gr

**8.Q.- Rodamientos de bancada:** Originales y estándar, únicamente de bolas circulares 6205 C3 o C4. Marcas permitidas, SKF de 8 bolas, NS Ko KOYO de 9 bolas.

**8.R.- Retenes:** Original o similar. Libre marca y origen, estándar, sin faltante del resorte interior del labio. Ubicados en posición original.

**8.S.-** Los motores deberán estar precintados por la FRAD SAN LUIS el día del evento, permaneciendo en esta situación en el transcurso del mismo, siendo los únicos autorizados a su extracción los COMISARIOS TÉCNICOS.

#### **Art.09.-SISTEMA DE ENCENDIDO**

**9.A.-Bujía:** NGK RACING B9 EG, B10 EG, BR9 EGV, BR10 EGV o NGK IRIDIUM BR10 EIX, estándar. Sin faltante de la arandela original. El plano inferior de la bujía apretada en su posición no debe aflorar en la cámara de combustión. Longitud 18mm; Ø14 mm; Rosca 14 x 1.25 mm. Se prohíbe su torneado.

**9.B.- Encendido:** Completamente original y estándar. De rotor y estator con bobina seca, marca PVL, SELECTRA, MVR o MOTOPLAT. Prohibido cualquier tipo de modificación en sus componentes estáticos o dinámicos. No se permiten encendidos de avance variable o con limitador de RPM.

**9.C.- Punto de encendido:**

**3,80mm** máx. APMS.

Se medirá en el mismo motor colocado en cualquier momento del evento a criterio del responsable técnico. La medición podrá ser de la siguiente manera:

**9.C.1.- Dinámico** en el rango de 3.000 a 10.000 RPM, donde se comprobará que el salto de chispa coincida con la marca de medición estática entre estator y rotor. Para lograr esto se permite revisar y ajustar las marcas originales del punto de encendido a la posición real de emisión de chispa, siendo esta última marca la válida para la medición estática.

**9.C.2.- Estático** sobre la marca coincidente con el salto de chispa real revisado en el punto anterior.

**9.D.-Capuchón de bujía:** libre origen, marca y resistencia. Sin agregados que alteren la performance del encendido.

## **Art.10.-SISTEMA DE ADMISIÓN y COMBUSTIBLE**

**10.A.-Filtro silenciador de aire:** Se permiten tres tipos de componentes, marcas MVR/VARA o M101 homologados de fabricación argentina, originales y estándar en todos sus componentes, conforme al plano adjunto. No se podrá utilizar aditivos que mejoren la permeabilidad o pasaje del aire del elemento filtrante. Se permite el uso de cobertor de filtro únicamente en días de lluvia.

### **10.B.-Carburador:**

#### **Para motor2AD97**

**10.B.1.-** Marca **TILLOTSON** modelo **HL360A**, mantener posición original; Diámetro del Venturi 24mm; Diámetro de Garganta 27mm; Completamente original y estándar en su exterior, como así también el conducto principal de pasaje de aire (entrada, venturi y garganta) en toda su longitud. Se permite la preparación interior manteniendo la misma cantidad de orificios de surtidores de combustible (tres de baja; uno de alta) y agujas regulables (una de baja; una de alta). También se permite cambiar la tapa del filtro de combustible por otra marca similar. Se permite modificar la presión de apertura del punzúa y la altura del balancín de apertura del mismo, además se permite hacer un único calado en la mariposa de acelerador en la zona de los orificios de suministro de combustible de baja. En el servicio se permite intercambiar únicamente componentes del kit de juntas y punzúa con los de la misma marca Tillotson.

**10.C.-Junta de base de carburador:** original o similar y estándar, solo una de 1mm de espesor máximo.

### **10.D.-Portacarburador:**

Se permite porta carburador para flapera chica.

**10.D.1.- Para flapera chica:** Original marca RF, se permite tornearse su conducto principal hasta un diámetro máximo de  $27,7 \pm 0,1$  mm constante por 5mm de longitud. No se permite aporte de material, formato interior libre. Ver planos técnicos reglamentarios.

**10.D.2.- Junta de base de porta carburador:** original o similar y estándar, solo una de 1,5 mm de espesor máximo.

**10.E.-Flapera chica:** Conforme al cárter que corresponda. Original y estándar del presente motor RF, sin ningún tipo de preparación.

**10.E.1.- Láminas flappers:** chicas. Formato original del tipo vi-pétalos de espesor constante, una por cada cara de la flapera. Espesor entre 0,22 y 0,28mm de material de fibra elástica de carbono o similar. Prohibido agregar respaldos o refuerzos a las láminas.

**10.E.2.- Junta de base de flapera:** original o similar y estándar, cantidad libre, espesor total 1,5mm máximo.

## **Art.11.-SISTEMA DE ESCAPE**



**11.A.- Codo de escape:** Original y estándar del motor, no intercambiables, sin ningún tipo de modificación. Longitud mínima del arco interior desde la base de apoyo con el cilindro hasta el borde del orificio de salida, utilizando un alargue patrón de 50mm de largo por 50mm de diámetro exterior y 46mm de diámetro interior, instalado en el codo de escape, deberá ser de:

	<b>2AD97</b>
<b>Longitud admisible</b>	162+/-3mm

Ver plano adjunto.

**11.B.- Junta de codo de escape:** Original y estándar correspondiente al motor. Se permite agregar sellador líquido si amerita.

**11.C.- Prolongador alargue de escape: Caño rígido o flexible de aleación magnética de diámetro exterior 50 +/- 1 mm, espesor del caño 1,5 A 2,5 mm. Longitud 80 ± 2 mm.**

Prohibido cualquier suplemento desmontable que altere su diámetro o longitud.

**11.D.- Caño de escape** Únicamente marca DE LEO y ALESANDRINI, única medida 510 mm entre extremos de conos. Se permiten dos tipos de escape de la misma marca, según planos técnicos reglamentarios. Prohibido cualquier caño de escape similar de otra marca.

**11.E.- Largo del conjunto caño de escape más el prolongador utilizado en posición 590 ± 5mm.**

Ver planos técnicos reglamentarios.

**11.F.-** El caño de escape montado en el kart, no debe sobrepasar las medidas del chasis en todo su perímetro.

## **Art.12.-COMBUSTIBLE**

**12.A.- Gasolina/ Nafta:** Se permite únicamente nafta para automóviles de hasta 98 RON, expedido en estaciones de servicio exclusivas para tal fin de bandera reconocida en el país. No se permite ningún aditivo que aumente la performance del combustible, ni ningún otro agregado.

**12.B.- Lubricante de motor:** Únicamente aceite para motores 2T de marca reconocida tales como AMA®, CASTROL®, MOTUL® o similar. Porcentaje de mezcla libre. Prohibido el agregado de cualquier tipo de carburante, aditivo, mejorador de combustión o líquido que actúe como modificador de rendimiento del combustible.

## **Art.13.- SISTEMA DE TRANSMISIÓN**

**13.A.1-** Sistema directo de piñón, corona y cadena, paso 219 (Ministar). Relación fija Piñón 10, Corona 75.

**13.B.-Piñón:** Original o similar, sin ningún tipo de modificación, prohibido quitar o agregar le masa que altere su energía cinética o balanceo armónico al cigüeñal.

Cantidad de dientes fija 10.

**13.C.-Corona:** Libre marca y origen. Cantidad de dientes fija 75.

**13.D.- Cadena:** Libre marca y origen, paso 219 (Ministar).

#### **Art.14.-CHASIS**

Se podrá utilizar un solo chasis precintado exclusivamente por la FRAD para todo el año calendario.

**14.A.- Chasis nacional homologado CNK-ACA Vigente libre año y modelo (1045 mm entre ejes),** con sistema de frenos de fabricación nacional solo sobre el eje trasero, respetando todas las reglamentaciones y normativas de seguridad vigentes regidas por CNK-ACA. **El bastidor, la butaca, las puntas de eje y las llantas deberán ser nacionales, sin excepción** y de fácil comprobación de procedencia. Punta de eje 17 mm, eje hasta 40 mm. El comisario técnico se reservan el derecho de solicitar la prohibición de un componente si lo considera de procedencia dudosa o improbable.

Se permite chasis importado modelo anterior a 2020 inclusive, los mismos deberán llevar un lastre de 10 kg., esto se podrá modificar según performance.

Se pueden utilizar únicamente dos chasis por año. Se precintaran y se tendrá control de los mismos a través de declaración jurada.

**15.A.- Llantas:** Las únicas llantas permitidas serán las siguientes: DELANTERAS de 5" (pulgadas) para piso SECO y MOJADO. TRASERAS de 8" (pulgadas) para piso SECO.

TRASERAS de 6", 7" u 8" (pulgadas) para piso MOJADO.

**15.B.- Trocha:** Máxima para eje delantero y trasero 1,40m.

#### **Art.16.-NEUMÁTICOS:**

**16.A.-**Con habilitación CNK-ACA Vigente.

**16.B.1.- Para piso seco:** Monomarca **IBF**, etiquetas **ROJA**, numeradas y conforme al régimen de reemplazos permitidos que se estipula en este artículo.

**16.B.2.- CUBIERTAS PARA LLUVIA: MONOMARCA PRONEC, EXCLUSIVAMENTE DISEÑADAS PARA LLUVIA. SELLO COLOR NARANJA. BAJO REGIMEN DE SELLADO.**

**16.B.3.- Renovaciones estándar:** En los eventos del campeonato, 1ro, 4ro, 7to y 10mo, se podrán utilizar cuatro neumáticos nuevos.

**16.B.4.-Renovaciones extraordinarias:** En los eventos del campeonato 2do, 3ro, 5to, 6to, 8vo, 9no, no se podrán utilizar neumáticos nuevos, excepto que el piloto sea debutante o se esté reincorporando y no haya participado en el evento anterior. En este caso podrá utilizar un juego nuevo de neumáticos **debiendo lastrar su kart con un peso mínimo adicional de 5kg por sobre su peso mínimo**

**reglamentado.** Esta pena es exclusiva para ese evento completo únicamente.

**16.C.1.-** Uso obligatorio de 1 (uno) juego completo como máximo por cada evento completo de fin de semana, aplicable a todas sus actividades oficiales independientemente de ser de fecha simple, doble o especial. Y se podrá resellar un juego completo de neumáticos usados de fecha anterior o año anterior.

**16.D.-** En caso de falla (reconocida por el Comisario técnico), pinchadura, rotura o hurto (con denuncia policial) comprobables, se permitirá el cambio por una cubierta usada por el mismo piloto en una competencia anterior (identificada y sellada por la Técnica), en caso de no tener, se podrá utilizar uno o más neumáticos nuevos debiendo agregar 5kg de lastre por cada uno que se reemplace.

## **Art.17.-SISTEMA DE ADQUISICIÓN DE DATOS**

Durante pruebas oficiales:

**A.- Telemetría:** Prohibido la utilización de cualquier sistema de adquisición de datos, cualquiera sea, en tiempo real, desde afuera de la pista.

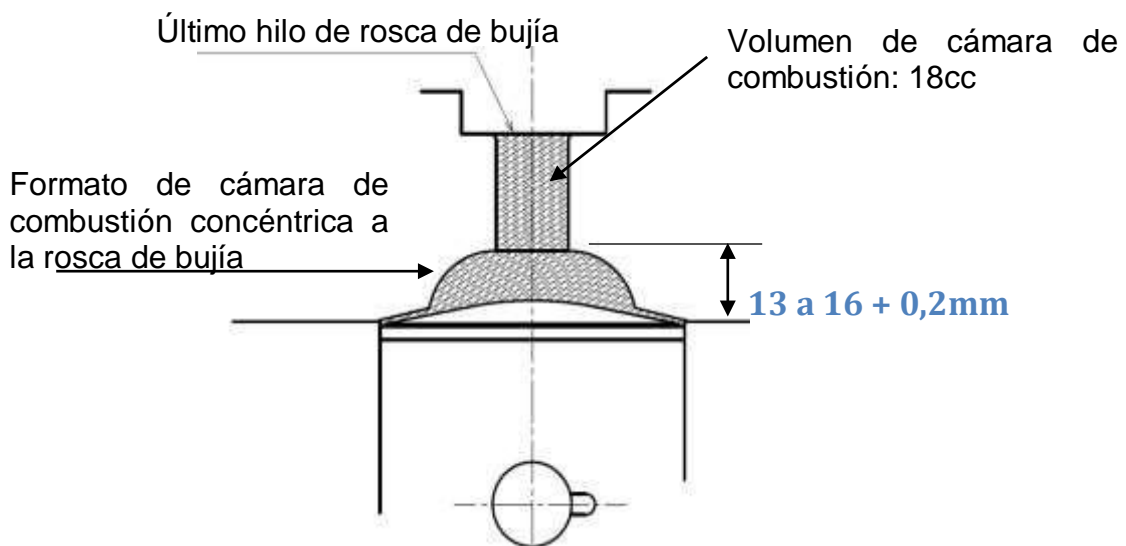
**B.- Sensores:** Únicamente permitido medir las siguientes magnitudes; RPM, tiempos de vueltas total y/o parcial y datos relativos de GPS como velocidad y distancia recorrida.

**C.-Sensor de tiempos oficiales:** Utilización obligatoria en pruebas oficiales. Única posición de montaje permitido, en la parte posterior y central de la butaca del piloto.

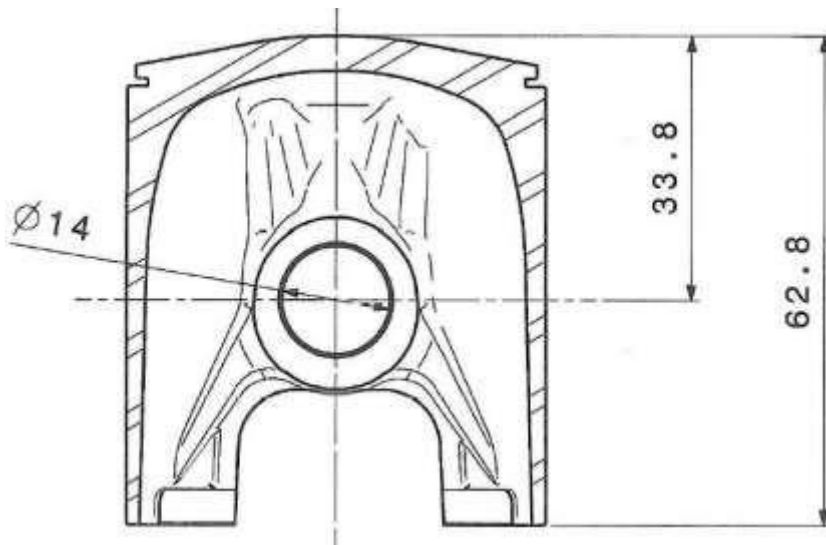
**D.-Cámara de video:** Utilización opcional. Únicas posiciones de montaje permitidas, sobre la corbata central delantera sin entorpecer la visión del número del kart.

## **Motor RF 125cc refrigerado por aire (2AD97)**

### **TAPA DE CILINDRO (2AD97)**



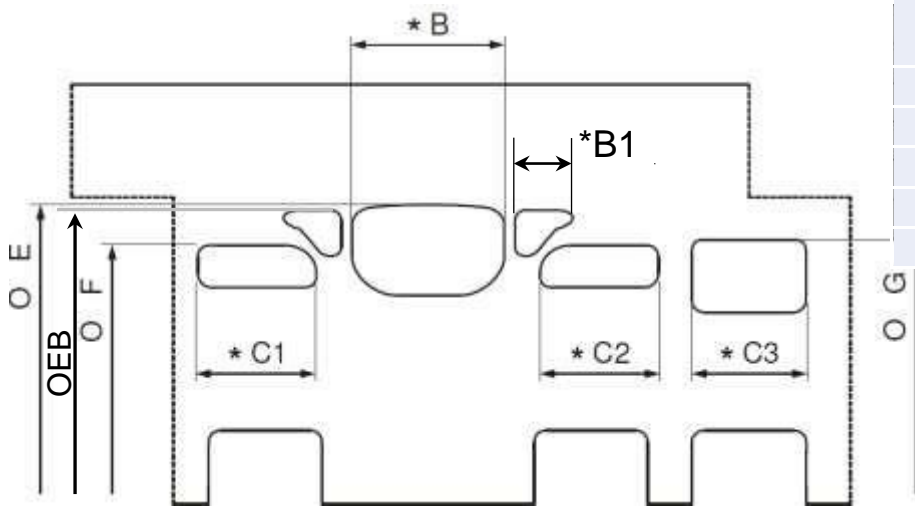
# PISTÓN



Medidas expresadas en mm

Peso mínimo del pistón con el aro = 128g

### CAMISA (2AD97)

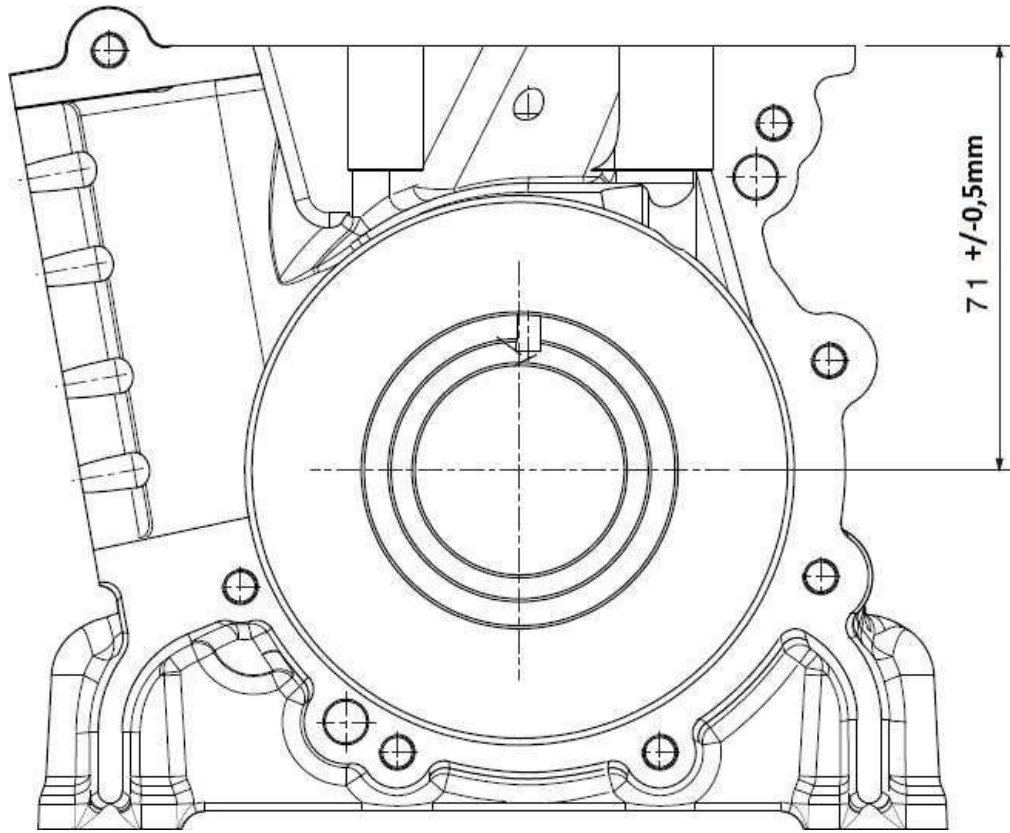


B	37mm±1mm
B1	14,5mm±1mm
C1=	30mm±1mm
C2	
C3	29,5mm±1mm
E	175°±3°
EB	173±3°
F	126°±3°
G	136°±3°

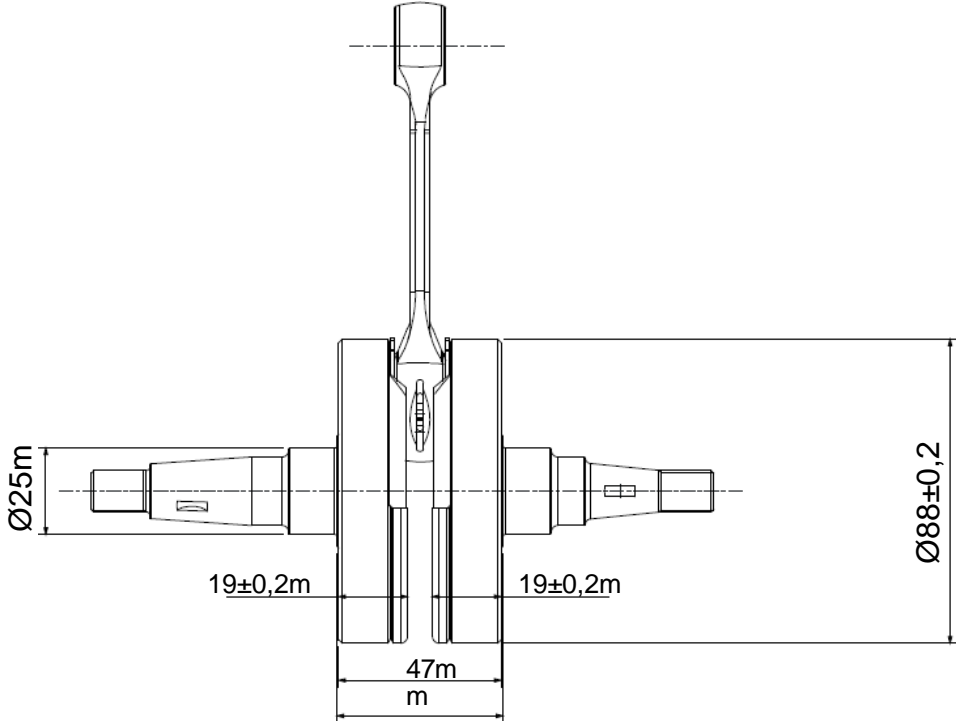
(\*)Lectura de cuerda

(O)Lectura angular de cigüeñal a través de calibre de 0,2 mm de espesor x 5 mm de ancho

# CARTER



**CIGÜÑAL del tipo cuadrado para muñón biela de Ø 18 mm**



**FILTRO SILENCIADOR DE AIRE NACIONAL**



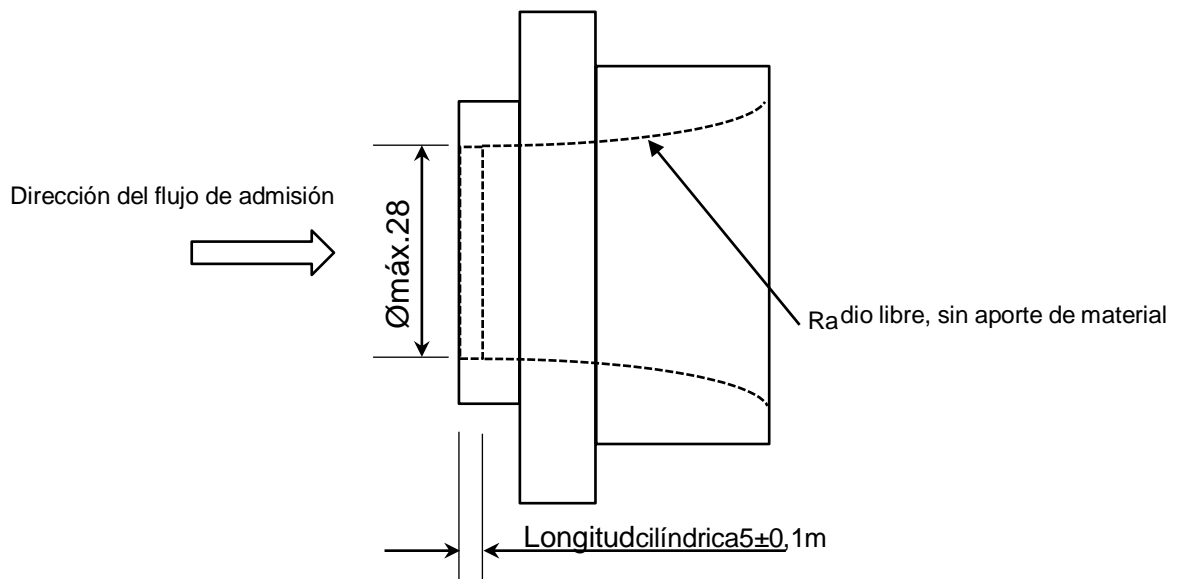


## PORTA CARBURADOR

Para flapera chica

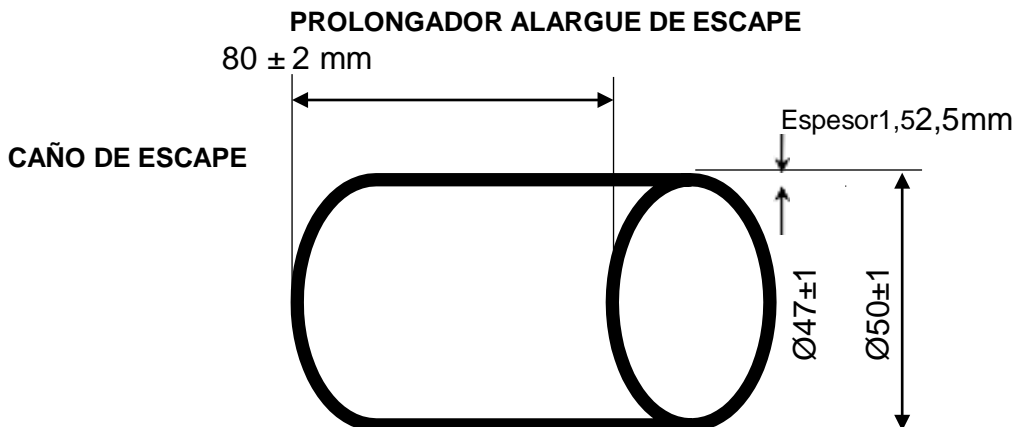
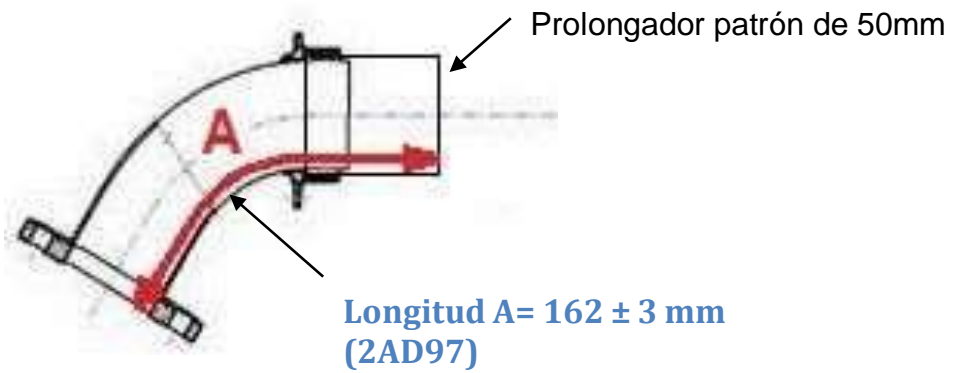
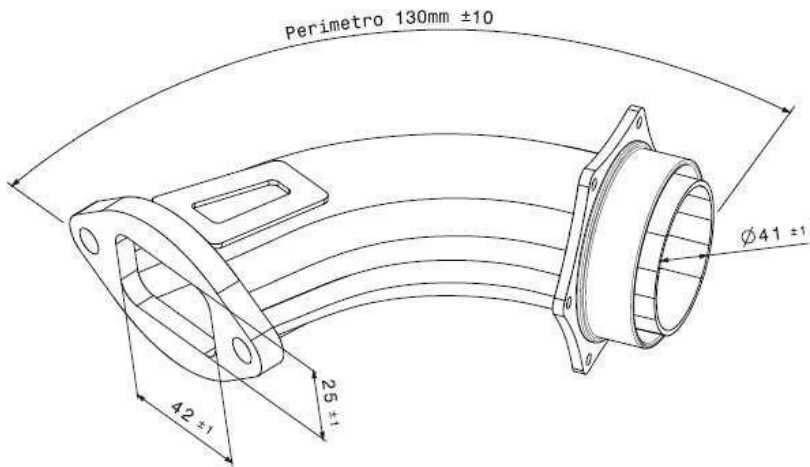


Porta carburador para flapera chica: Se permite modificar el radio de descarga de flujo





### CODO DE ESCAPE



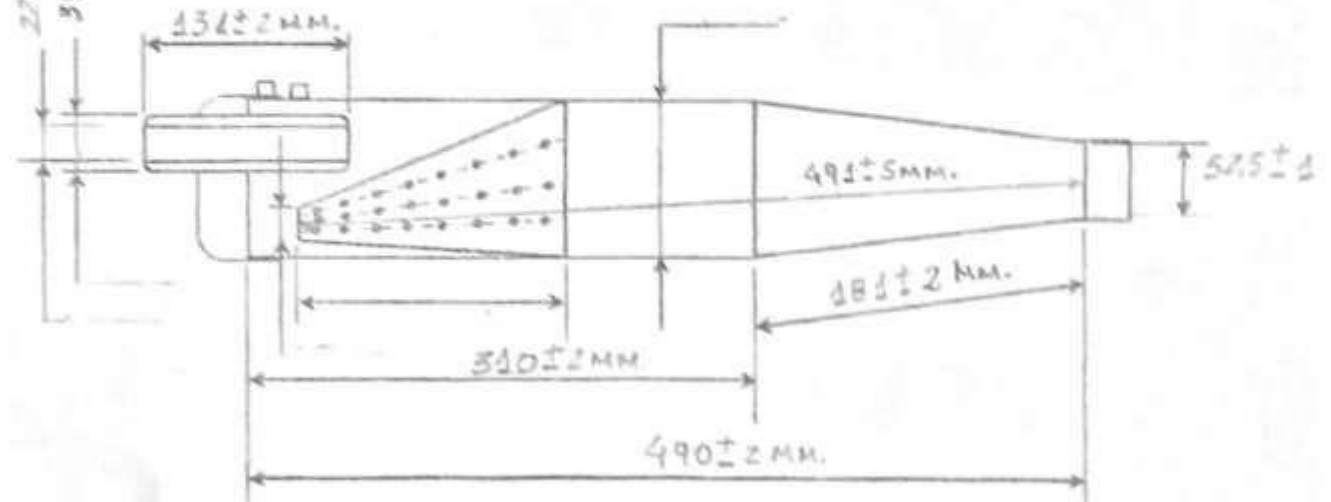
## CAÑO DE ESCAPE (D.LEO)

Chapa de acero al carbono, espesor mínimo 0,9±0,2mm

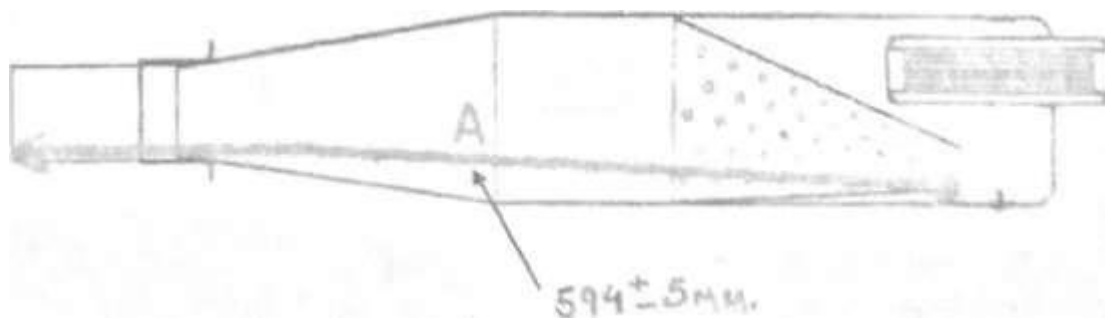
Orificios del contra-cono: Ø4mm máx. Cantidad:

Debe poseer sujetador de precinto inviolable en tapa y final del caño como indica el dibujo

Medidas expresadas en mm



LARGO DEL CONJUNTO CAÑO DE ESCAPE + PROLONGADOR



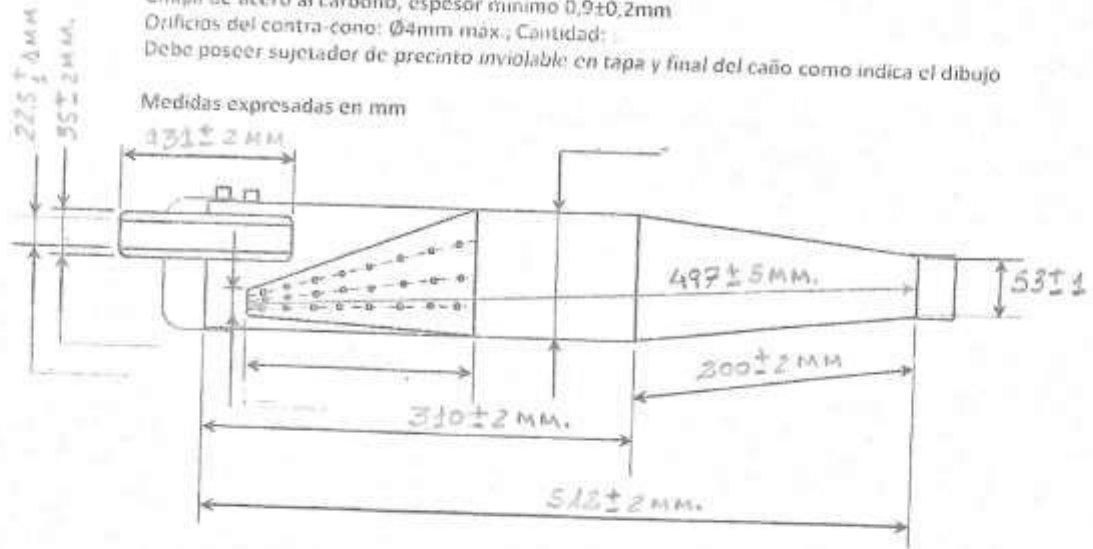
*Signature*

### CAÑO DE ESCAPE (ALESTRINI)

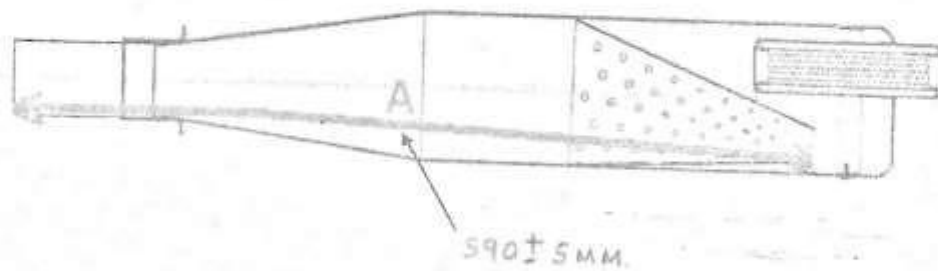
Chapa de acero al carbono, espesor mínimo  $0,9 \pm 0,2$  mm

Orificios del contra-cono:  $\varnothing 4$  mm máx., Cantidad:

Debe poseer sujetador de precinto inviolable en tapa y final del caño como indica el dibujo



LARGO DEL CONJUNTO CAÑO DE ESCAPE + PROLONGADOR



*Handwritten signature*

# IMPORTANTE

Todo lo NO expresado en este reglamento, está prohibido y debe ser original.

ANTE CUALQUIER DUDA SOBRE EL PRESENTE REGLAMENTO, EL INTERESADO  
COMUNICARSE CON JEFE DE TECNICO FRAD SAN LUIS SR. JORGE FERNANDEZ,  
CEL 2657626954.

**San Luis, Febrero 2024**  
**COMISIÓN TECNICA FRAD SAN LUIS**

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Jorge Fernandez', located at the bottom left of the page.