



**REGLAMENTO DEPORTIVO**  
**FEDERACION VENEZOLANA DE KARTING**  
**2025**

## ÍNDICE

1. APLICACIÓN
2. CUMPLIMIENTO DE LOS REGLAMENTOS APLICABLES
3. CONCURRENTES
4. CATEGORÍAS
5. ASPIRANTES
6. EDADES
7. ORGANIZACIÓN DE LAS PRUEBAS
8. KART ADMITIDOS
9. INSCRIPCIONES
10. CALENDARIO Y NÚMERO DE PRUEBAS PUNTUABLES
11. ANULACIÓN DE UN EVENTO
12. SUSPENSIÓN DE UN EVENTO
13. NÚMERO DEL KART Y NOMBRE DEL PILOTO
14. OFICIALES
15. VERIFICACIONES
16. VERIFICACIONES TÉCNICAS
17. BRIEFING
18. INCIDENTES Y SANCIONES
19. ENTRENAMIENTOS PREVIOS
20. CRONOMETRAJE – TELEMETRÍA – SISTEMAS OFICIALES DE CONTROL
21. DISCIPLINA GENERAL EN EL PADDOCK
22. DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD
23. ZONAS DE ACCESO Y PARQUES DE SERVICIO
24. COMBUSTIBLE A UTILIZAR
25. NEUMÁTICOS
26. COMPOSICIÓN DE LA PRUEBA
27. KARTS ADMITIDOS EN PISTA
28. NEUTRALIZACIÓN DE UN HEAT O CARRERA
29. DETENCIÓN DEFINITIVA DE UN HEAT O CARRERA
30. SITUACIÓN DE PISTA MOJADA (LLUVIA)
31. ÚLTIMA VUELTA
32. LARGADAS
33. PROCEDIMIENTO DE SALIDA
34. GRILLA DE SALIDA
35. LLEGADA
36. CARRERAS
37. CLASIFICACIÓN
38. DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS
39. ENTREGA DE PREMIOS
40. RECLAMACIONES Y APELACIONES
41. CLASIFICACIONES DEL CAMPEONATO
42. INDUMENTARIA DE CARRERAS PARA LOS PILOTOS
43. INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS COMPETIDORES

## REGLAMENTO DEPORTIVO

Los artículos de carácter general recogidos en el Reglamento Deportivo del Campeonato Nacional de karting FVK son de obligatorio cumplimiento para todos los eventos, pruebas, copas, trofeos, challenges realizados en Venezuela durante la temporada 2025.

### 1. APLICACIÓN DE ESTE REGLAMENTO

El presente Reglamento Deportivo y sus anexos tienen como objetivo regular el Campeonato Nacional 2025, Copas, Trofeos, Categorías afiliadas, Abiertos (open) y Challenges de Karting en Venezuela.

### 2. CUMPLIMIENTO DE LOS REGLAMENTOS APLICABLES

- 2.1. Todos los participantes, concurrentes, equipos, deportistas, mecánicos y oficiales en los Campeonatos, Categorías afiliadas, Abiertos (open) y Challenges organizados por la FVK, tienen el deber de conocer y respetar los reglamentos aplicables.
- 2.2. Los pilotos y los concursantes se inscriben en nombre propio y, en su caso, en el de las personas que formen parte de sus equipos, debiendo observar, por orden de prelación, las siguientes disposiciones:
  - 2.2.1. Las Prescripciones Generales y Específicas de la CIK-FIA, incluyendo todos sus anexos.
  - 2.2.2. Las Prescripciones Comunes del Campeonato Nacional FVK 2025, Copas y Trofeos de Venezuela.
  - 2.2.3. El presente Reglamento Deportivo.
  - 2.2.4. El Reglamento Técnico de karting FVK.
  - 2.2.5. El Reglamento Deportivo Específico de la categoría, si lo hubiera.
  - 2.2.6. El Reglamento Técnico Específico de la categoría, si lo hubiera.
  - 2.2.7. El Reglamento Particular de la Prueba.
- 2.3. El Código Deportivo Internacional (CDI por sus siglas en español) será de aplicación prioritaria en los aspectos generales de procedimiento, reclamación y apelación.
- 2.4. Es responsabilidad de los concurrentes que toda persona que integra su equipo, así como las personas vinculadas por su inscripción respeten las disposiciones del Código Deportivo Internacional, así como del presente Reglamento Deportivo, sus anexos y los demás reglamentos aplicables.
- 2.5. Si un concurrente no puede estar presente en la prueba, debe designar su representante por escrito. La responsabilidad del piloto, así como de cualquier otra persona encargada de un kart inscrito es al mismo tiempo individual y solidaria con la del concurrente.
- 2.6. Es responsabilidad de los competidores asegurar que las personas vinculadas por su inscripción respeten todas las disposiciones del Código Deportivo Internacional, así como de los demás Reglamentos aplicables.
- 2.7. Los competidores deben asegurar que sus karts cumplan con las condiciones de conformidad y seguridad durante toda la duración de los entrenamientos, clasificación y carreras.

### 3. CONCURRENTENTE

Todos los pilotos inscritos, obligatoriamente deben tener un concurrente, que debe ser un representante del equipo con el cual participa, inclusive si es mayor de edad. Para el caso de menores de edad, de igual forma deben nombrar a un concurrente que sea integrante del equipo que lo asiste. No está permitido que el concurrente de los menores de edad sea su representante legal. En caso de que el piloto se asista técnicamente, tendrá, de igual manera que nombrar a un concurrente. **Todos los concurrentes deben contar con licencia emitida por la FVK.**

### 4. CATEGORÍAS

La FVK establece las siguientes categorías para el año 2025.

#### 4.1. Campeonato Nacional

- 4.1.1. Categoría Micro 60cc: Motor lame Mini Swift
- 4.1.2. Categoría Mini 60cc: Motor lame Mini Swift
- 4.1.3. Categoría Junior: Motor lame X30 con restrictor
- 4.1.4. Categoría Senior: Motor lame X30
- 4.1.5. Categoría Master: Motor lame X30
- 4.1.6. Categoría Shifter: Motor KZ o ICC homologado de cualquier marca.

### 5. ASPIRANTES

El Campeonato Nacional de karting FVK, estará abierto para todos los deportistas venezolanos que estén inscritos en la FVK, los cuales deben contar con licencia nacional emitida por la FVK. Así mismo se permitirá la participación de pilotos extranjeros, siempre que cuenten con licencia expedida por su ADN o licencia internacional.

### 6. EDADES

#### Campeonato Nacional

- Categoría Micro: entre 5 y 8 años con 364 días.
- Categoría Mini 60cc: entre 7 y 12 años.
- Categoría Junior: entre 12 y 15 años.
- Categoría Senior: a partir 13 años, siempre que cumplan 14 años durante el 2025.
- Categoría Master: a partir de 34 años de edad.
- Categoría Shifter: a partir 13 años, siempre que cumplan 14 años durante el 2025.

## 7. ORGANIZACIÓN DE LAS PRUEBAS

Las pruebas se realizarán en circuitos homologados por la FVK o CIK-FIA. La FVK se reserva el derecho de realizar inspecciones periódicas a los circuitos de acuerdo a lo previsto en el Reglamento de Circuitos de la CIK-FIA.

## 8. KART ADMITIDOS

Los karts admitidos a participar en el Campeonato nacional de Karting FVK, serán los definidos en el Reglamento Técnico.

## 9. INSCRIPCIONES

- 9.1. **Obligatoriedad de inscripción.** Los competidores que deseen participar en un evento deberán inscribirse obligatoriamente y de forma individual para cada uno de los mismos y en los plazos previstos.
- 9.2. **Derechos e importe de inscripción.** Los derechos y el importe de inscripción de cada evento, serán los establecidos en el Reglamento Particular de cada uno de ellos.
- 9.3. **Forma de inscripción.** La inscripción de cada competidor se realizará mediante transferencia electrónica, depósito a la cuenta bancaria designada por la FVK o inclusive en efectivo. De igual manera el competidor deberá llenar la planilla electrónica de inscripción con todos los datos solicitados en la misma. Una inscripción incompleta o ilegible será considerada nula e invalidada. Toda inscripción que contenga una falsa declaración deberá ser considerada como nula y no recibida. El responsable de tal inscripción podrá ser declarado culpable de falsedad documental y además, el derecho de inscripción podrá ser confiscado.
- 9.4. **Plazos de inscripción.** Será definido por la Organización previa a la válida o evento.
- 9.5. **Condiciones de la inscripción.** El competidor es el único responsable de la inscripción a todos los efectos, siendo por tanto el único que ostenta los derechos de la misma. Una vez publicada la lista provisional de Inscritos, 2 días antes del evento, los competidores y pilotos inscritos adquieren un compromiso de participación formal en el evento, y en el caso de no participación en el mismo, los derechos de inscripción no serán devueltos ni abonados para un próximo evento.

## 10. CALENDARIO Y NÚMERO DE PRUEBAS PUNTUABLES

- 10.1. El calendario oficial y el número de validas de la temporada será el establecido por la FVK.
- 10.2. La FVK se reserva el derecho de modificar fechas y lugares de uno o varios eventos del calendario.

## 11. SUSPENSIÓN DE UN EVENTO

Si por motivos de fuerza mayor, un evento debe ser suspendido, y de haber cumplido con los sets Clasificatorios y Pre-final, se convalidarán los puntos obtenidos en esa Carrera, programando la Carrera

Final conjuntamente con el siguiente evento; caso contrario se deberá realizar un nuevo evento en su totalidad.

La FVK se reserva el derecho de suspender un evento sí el número de inscritos es menor de 15.

## 12. NÚMERO DEL KART Y NOMBRE DEL PILOTO

- 12.1. Cada kart llevará el número correspondiente especificado en la planilla electrónica de inscripción, en todo momento del evento, inclusive en los entrenamientos previos.
- 12.2. Los números tendrán una altura mínima de 15 cm. y un espesor de trazo de al menos 2 cm. Deberán colocarse (antes de las verificaciones técnicas) en la parte delantera y trasera del kart, así como en los laterales. Los números serán de color negro sobre fondo amarillo. La aportación de los números para el kart será responsabilidad del competidor/piloto. Es obligatorio que el kart esté identificado con los cuatro números (frontal, trasero, lateral izquierdo y lateral derecho) del evento en que compita, desde el inicio de los entrenamientos previos del mismo.
- 12.3. La asignación de los números a utilizar en los karts que participan en el Campeonato Nacional será clasificada por categoría de la siguiente manera:

- Micro Swift: del 100 al 199
- Mini Swift: del 200 al 299
- Junior: del 300 al 399
- Senior: del 400 al 499
- Master: del 500 al 599
- Shifter: del 600 al 699

- 12.4. El campeón de cada categoría tendrá el derecho a utilizar el número "1" con las mismas medidas reglamentarias pero fondo negro y número amarillo.
- 12.5. El nombre del piloto, deberá figurar en la parte superior de los pontones laterales. La altura mínima de las letras del nombre deberá ser de 3 cm. La normativa CIK para sus pruebas internacionales, establece que el nombre del piloto aparezca bordado en letras grandes en la braga en la parte superior de la espalda y en cada una de las piernas.

## 13. OFICIALES

- 13.1. La FVK designara los siguientes oficiales para cada evento:

- 3 Comisarios Deportivos.
- 1 Director(a) de Carrera y su Adjunto.
- 1 Secretario(a) de carrera.
- 1 Director(a) de Cronometraje.

- Los Comisarios Técnicos.
- 1 Jefe(a) de Servicios Médicos.
- Los Observadores y el resto de oficiales.

Todos los oficiales deberán figurar con su número de licencia y su cometido específico en el Reglamento Particular de la prueba o en un Anexo al mismo.

- 13.2. El Director(a) de Carrera dispondrá de plenos poderes en las materias que se describen a continuación:
- a) Controlar el desarrollo de los entrenamientos, clasificación y carreras; que se respeten los horarios y, si él lo juzgase necesario, proponer a los Comisarios Deportivos la modificación de los horarios conforme a lo establecido en el presente Reglamento.
  - b) Parar a cualquier kart (en cumplimiento de lo reglamentado en el presente Reglamento).
  - c) Parar o neutralizar el desarrollo de los entrenamientos, clasificación o Carreras si cree que puede ser peligrosa su continuación, de conformidad al presente Reglamento, y asegurar que la nueva salida se efectúe conforme al procedimiento.
  - d) El procedimiento de salida.
- 13.3. El Director de Carrera deberá mantenerse en la zona de control y en contacto por radio entre sí y con todos los puestos de oficiales durante todas las sesiones de entrenamientos, clasificación y carreras. Todos los oficiales, incluidos los Comisarios Deportivos, deben mantenerse localizables por el Director de Carrera.

## 14. VERIFICACIONES

- 14.1. Las verificaciones técnicas previas y administrativas tienen carácter obligatorio y serán descritas en los Reglamentos Particulares, según sea el caso.
- 14.2. Una vez terminadas las verificaciones técnicas previas y administrativas, el Delegado Técnico y el Secretario de la Prueba emitirán sendos informes de verificaciones, a partir de los cuales los Comisarios Deportivos emitirán el acta de autorizados a tomar parte en los entrenamientos cronometrados.
- 14.3. Los concursantes que no hayan respetado los límites de tiempo fijados para la realización de las verificaciones serán penalizados.
- 14.4. Los Comisarios Deportivos podrán:
- 14.4.1. Hacer verificar las condiciones de conformidad de un kart o de un concursante antes, durante y después de los entrenamientos y/o de una manga o carrera.
  - 14.4.2. Exigir que un kart sea desmontado durante las verificaciones técnicas para asegurarse de que respeta las condiciones de admisión o de conformidad.
  - 14.4.3. Solicitar a un concursante que proporcione la pieza que ellos puedan creer necesaria.
  - 14.4.4. No autorizar la salida a cualquier kart por razones de seguridad.



## VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

- 14.5. Durante las verificaciones deportivas preliminares, los competidores deberán tener disponibles todas las licencias (competidor, piloto y mecánico), otorgadas por La FVK.
- 14.6. El organizador le proveerá de los documentos exigidos: planilla de inscripción electrónica, planilla técnica, horarios, publicidad obligatoria (si la hubiera), listas de inscritos, Pases (1 pase Competidor; 1 Pase piloto Parque Cerrado, 1 Pase Mecánico Parque Cerrado, 1 pase para acompañante y 1 pase de vehículo, y cuanta documentación estime oportuno y sea de interés para los equipos.
- 14.7. Salvo derogación expresa de los Comisarios Deportivos, ningún competidor/piloto que no haya pasado la verificación administrativa, será autorizado a tomar parte en entrenamientos, clasificación, ni carreras.

## 15. VERIFICACIONES TÉCNICAS

### 15.1. VERIFICACIONES PREVIAS:

Las verificaciones técnicas previas, serán efectuadas por los oficiales designados, siendo estos los responsables de las operaciones que se realicen en el Parque Cerrado de verificación y son los únicos autorizados para dar instrucciones a los competidores. En las verificaciones técnicas previas se presentará a verificación el material expresado en la planilla técnica.

- a. Será obligatorio que los karts lleven colocados correctamente los números, la publicidad obligatoria (si la hubiera) y el transponder, antes de iniciar las verificaciones técnicas previas.
- b. El competidor de cada kart recibirá, (durante las verificaciones administrativas), una planilla técnica, que deberá completar en su totalidad y entregarlo en el control técnico. No será admitida una planilla técnica incompleta.
- c. El competidor es el único responsable de que el material verificado cuente con todas las marcas y/o precintos establecidos para el evento y durante toda la duración del mismo. Se recomienda que, antes de abandonar el parque de verificaciones, el competidor revise exhaustivamente que este proceso ha sido cumplido y en su defecto proceda a informar a los Comisarios Técnicos.
- d. Marcaje –Precintaje: Durante las verificaciones técnicas previas, se podrán llevar a cabo por parte de los Comisarios Técnicos, precintajes o marcaje del o de los motores que presenten los competidores y la identificación de los chasis, o de cualquier otro elemento del kart, que deberán coincidir con los indicados por el competidor para ser utilizados durante el evento. Los números de los precintos si los hubieran puesto, quedarán anotados en la planilla técnica, que será firmado por el competidor. Dichos precintos, deberán permanecer intactos durante todo el evento.

En caso de que por accidente o manipulación involuntaria se viera afectado alguno de los precintos o marcas, el competidor, se dirigirá inmediatamente a un Comisario Técnico, que a la vista de la rotura, decidirá si su manipulación ha sido involuntaria o no, procediendo en el primer caso a la sustitución del mismo.



Aunque el Comisario Técnico sea avisado con antelación, en el caso de que sea evidente la manipulación fraudulenta del precinto o marca, el competidor podrá llegar a ser, a juicio de los Comisarios Deportivos, descalificado de la válida.

Los Comisarios Técnicos podrán controlar el estado de los precintos y/o marcas, antes y después de los entrenamientos, clasificación y carreras. A la vista de un precinto roto o ausencia y/o manipulación de marcas, el Comisario Técnico, que será considerado en este caso, como un Juez de Hechos, pasará un informe a los Comisarios Deportivos, los cuales procederán de la siguiente forma:

- a) Si la anomalía es detectada antes de iniciarse los entrenamientos, clasificación o carreras, se penalizará con la no autorización a tomar la salida a pista.
- b) Si la anomalía es detectada después de iniciarse la clasificación se penalizará con la anulación de tiempos obtenidos. Si es detectada después de iniciarse una carrera, será descalificado de la misma.

Se recomienda a los competidores que procedan siempre a verificar si su precinto o marca está intacto, tanto antes como después de su salida a Pista, y pongan inmediatamente en conocimiento de un Comisario Técnico la irregularidad si es observada, ya que es de su única y exclusiva responsabilidad el estado de los precintos.

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 competidores y/o pilotos no están autorizados a realizar ningún cambio de material después de que éste 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.

## 15.2. VERIFICACIONES FINALES

Inmediatamente después de la clasificación y tras cada carrera, como mínimo, los tres primeros clasificados serán verificados en aquellos puntos que los Comisarios consideren oportuno. Como norma general, a todos los participantes les será verificado el peso y la anchura máxima de trocha delantera y/o trasera. Los Comisarios Deportivos podrán ampliar en cualquier momento y a su criterio, la cantidad de karts a verificar.

Si en el caso de una verificación de oficio o como consecuencia de una reclamación, fuera encontrada una irregularidad en alguna pieza que no fuera objeto de la misma, los Comisarios Técnicos deberán tenerla en cuenta en la emisión del informe sobre la regularidad del kart.

Las verificaciones técnicas finales luego de la clasificación y/o carreras, deberán realizarse en presencia del competidor del kart a verificar o de su representante. En caso de ausencia del competidor o su representante durante el acto de verificación debidamente notificado y anunciado, no podrá formularse protesta alguna referida al acto de verificación. Así mismo se podrá recurrir a un mecánico, designado por el competidor o representante, para las tareas de desmontaje si los Comisarios lo consideran oportuno. Los Comisarios Técnicos, (por delegación de los Comisarios Deportivos), podrán retener una o más piezas de un kart, con el fin de controlarlas detenidamente. Estas piezas serán debidamente marcadas o precintadas en presencia del competidor o representante, quienes recibirán una copia del acta de precintaje con una descripción de las marcas o número de los precintos.

En el caso de que el Reglamento Particular estableciera más de dos carreras en la misma válida y un competidor fuera objeto de una reclamación o propuesta para una verificación de oficio al finalizar la primera o segunda carrera, el competidor acepta expresamente que la eventual descalificación de la primera implica la descalificación de ese segmento, pero si la anomalía se presenta en la segunda carrera, se procederá a la descalificación de todos los segmentos o carreras.

15.3. Como norma general, las infracciones de carácter técnico cometidas en la clasificación llevarán consigo la anulación de los tiempos conseguidos y las infracciones técnicas cometidas en las carreras conllevarán la descalificación de la carrera correspondiente pudiendo llegar a la Exclusión del evento, dependiendo de la falta y a criterio de los Comisarios Deportivos.

## 16. BRIEFING

- 16.1. El Director de Prueba y/o Carrera realizará un briefing en el lugar y hora designados en el Reglamento Particular. Todos los concurrentes y los pilotos deberán estar presentes y firmar la hoja de asistencia.
- 16.2. Los concurrentes son responsables de la asistencia y buen comportamiento de sus pilotos al briefing. Los Comisarios Deportivos convocarán al concurrente y/o piloto que no haya firmado la hoja de presencia para proporcionarle los detalles del briefing, sancionando al concursante con la penalización establecida.

## 17. INCIDENTES Y SANCIONES

- 17.1. Los Comisarios Deportivos, de oficio o a petición del Director de Carrera, pueden infligir tanto las penalizaciones previstas en el presente Reglamento, así como cualquier otra que dispongan, (a su exclusivo criterio), sustentándose en el CDI.
- 17.2.** "Incidente": significa un hecho o una serie de hechos que implique a uno o más pilotos, o la acción de un piloto que, desde el punto de vista de los Comisarios Deportivos:
- Suponga la interrupción de la Carrera en aplicación del presente Reglamento.
  - Constituya una violación del Reglamento o del CDI.
  - Adelante la salida o provoque una salida nula.
  - Tome la salida desde una posición incorrecta (por ejemplo, delante del piloto en Pole, en el caso de una salida lanzada).
  - Provoque una colisión.
  - Empuje a un piloto fuera de la Pista.
  - Impida cualquier maniobra lícita de adelantamiento a otro piloto.
  - Entorpezca ilegítimamente a los otros pilotos durante un adelantamiento.

- Provoque un problema de seguridad.
- Desobedezca o haga caso omiso de las instrucciones o indicaciones de los oficiales o responsables de la prueba.
- En general, cualquier conducta que por acción u omisión atente contra el espíritu deportivo que debe presidir las competiciones.

17.3. Los Comisarios Deportivos tendrán el poder exclusivo de determinar si se ha producido un "Incidente" y qué piloto(s) está(n) implicado(s) en el mismo.

17.4. Los Comisarios Deportivos podrán infligir las siguientes penalizaciones a cualquier piloto implicado en un "Incidente":

- Amonestación verbal.
- Amonestación por escrito.
- Multa en metálico.
- Penalización en tiempo.
- Pérdida de posiciones en la parrilla de la salida.
- Suspensión.
- Descalificación.
- Exclusión.

17.5. Los Comisarios Deportivos podrán aumentar la severidad de la penalización a aplicar, teniendo en cuenta, la posible reiteración de infracciones a durante de una válida y a los largo de la temporada.

17.6. Comunicación de sanciones: Los Comisarios Deportivos informarán sobre sanciones por infracciones al procedimiento de salida o situaciones concretas presuntamente cometidas. Estas sanciones podrán ser comunicadas por medio de la dirección de carrera a los pilotos durante el transcurso de la carrera, mediante una pizarra informativa con su número y la sanción impuesta.

## 18. ENTRENAMIENTOS PREVIOS

18.1. En el caso de que los entrenamientos previos al evento sean declarados colectivos, estos estarán bajo la responsabilidad del organizador, y por tanto los pilotos respetarán las normas establecidas por el mismo. Durante los entrenamientos colectivos, como medida de seguridad los pilotos no podrán recibir ninguna asistencia fuera de las áreas de reparación y no está permitida la entrada de mecánicos a la pista, salvo que los entrenamientos hayan sido detenidos y bajo las indicaciones del personal de pista. Los horarios de entrenamientos previos serán establecidos por el organizador. En el caso de que por cualquier razón los entrenamientos previos deban ser detenidos, los tiempos perdidos no podrán ser recuperados y la finalización será la establecida en el horario.

- 18.2. Derecho de participación en los entrenamientos previos: Todos los pilotos formalmente inscritos y que hayan cumplido con todos los requisitos de inscripción y pago del derecho de pista, tendrán derecho a participar en los entrenamientos previos.
- 18.3. Las infracciones cometidas por un piloto o su competidor durante los entrenamientos previos, podrán ser penalizadas por los Comisarios Deportivos a su exclusivo criterio.

## 19. CRONOMETRAJE – TELEMETRÍA – SISTEMAS OFICIALES DE CONTROL

El cronometraje de eventos oficiales para el Campeonato Nacional de Karting organizado por la FVK deberá realizarse mediante sistemas autorizados por la organización. Este sistema deberá permitir el cronometraje de la prueba en todos los aspectos reglamentados de la misma.

- 19.1. Está prohibida la instalación y utilización de sistemas de telemetría o cualquier otra base informática, radio, etc., que permita la transmisión de datos, órdenes y/o comunicación desde un kart en movimiento y viceversa, durante todo el desarrollo de los entrenamientos, clasificación y carreras, salvo los establecidos como obligatorios y/o los instalados por los Comisarios y Cronometradores de la prueba con el fin de controlar el desarrollo de la misma. En el caso de que el competidor/piloto posea transponder propio será de su responsabilidad absoluta el estado, carga de batería, soporte, etc., y en definitiva todo lo inherente al funcionamiento del mismo. El competidor y/o piloto está obligado a declarar en su planilla electrónica de inscripción el código o número del transponder que utilizarán en el evento para el que se han inscrito.
- 19.2. La conservación de los aparatos oficiales de cronometraje instalados en los karts para poder realizar el cronometraje, es responsabilidad del competidor. Será responsabilidad del competidor la conservación y mantenimiento de cualquiera de los sistemas de control entregados por el organizador. En caso de rotura, deterioro, pérdida o mal uso de los mismos, el competidor deberá abonar los gastos de reposición del material dañado según costo actual del equipo.
- 19.3. Los aparatos oficiales de cronometraje (transponder), deben estar situados obligatoriamente en la parte exterior trasera del asiento del piloto, y deberán presentarse a las Verificaciones Técnicas previas ya instalados correctamente.
- 19.4. En el caso que el Transponder hubiese sido alquilado al Organizador, será obligatorio para los competidores, entregar el transponder a la finalización del evento.

## 20. DISCIPLINA GENERAL EN EL Paddock

- 20.1. Está prohibido pintar, perforar, desmontar o realizar un mal uso de las instalaciones del circuito (Paddock, Pits, Pit Lane, muro de señalización, etc.).
- 20.2. En cada uno de los circuitos se dispondrá de un paddock suficientemente amplio para cubrir las necesidades de los equipos participantes en cada evento.
- 20.3. Toda persona relacionada de algún modo con cualquier competidor inscrito, deberán en todo momento permanecer en los lugares autorizados, respetando en todo momento las normas deportivas que rigen el evento, bajo la responsabilidad del competidor con el cual estén relacionado.

- 20.4. Se prohíbe utilizar aparatos que produzcan llamas o chispas en Paddock, Parques, Pre-grillas de salida y Pista, debiendo prever el organizador un lugar para el puesto de soldadura fuera de los Pits.
- 20.5. Está prohibido circular con motocicletas, scooters, karts o cualquier medio motorizado en el Paddock.

## 21. DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD

Será de aplicación durante todo el desarrollo del evento, incluidos los entrenamientos previos.

### 21.1. Seguridad general

- a. Equipamiento e indumentaria de seguridad para los pilotos. Los pilotos deben llevar obligatoriamente los elementos de seguridad descritos en el Reglamento Técnico, durante todo el transcurso del evento, incluidos los entrenamientos previos al mismo.
- b. El organizador deberá tener en la Pista todas las medidas de seguridad, desde los Entrenamientos Previos hasta el final del evento. (Entrenamientos, Clasificación y Carreras).
- c. Todo repostaje del tipo que sea está prohibido salvo cuando el kart en cuestión se encuentre parado en su pit, parque de servicio o en parque cerrado.
- d. Cada participante deberá disponer de un extintor, en su pit y/o lugar de trabajo en el Paddock. El incumplimiento podrá conllevar sanciones a criterios de los Comisarios Deportivos.
- e. Un piloto involucrado en un incidente, no debe abandonar el circuito sin el permiso de los Comisarios Deportivos.
- f. Cualquier piloto que haya sufrido o se haya visto involucrado en un accidente o incidente, podrá ser obligado a pasar un reconocimiento médico que determine si su estado físico es adecuado para continuar en la competición, parcial o totalmente, quedando a discreción del Director de Carrera, previo informe médico, si puede reincorporarse a la misma.

21.2. Circuito/Pista: Solo los participantes inscritos para el evento tendrán acceso a la Pista, siempre dentro del horario previsto para el mismo. Asimismo, solo los oficiales especificados en el Reglamento Particular del evento tendrán acceso a la Pista. Los representantes de la prensa solo tendrán acceso a la Pista cuando hayan sido adecuadamente acreditados ante el Organizador y hayan sido autorizados a ello, mediante la acreditación correspondiente. Asimismo, deberán respetar cualquier instrucción de seguridad que reciban de los Oficiales del evento.

- a. Está prohibido circular en kart fuera de la Pista en la cual se desarrolla el evento.
- b. La circulación por la Zona de Entrada y Salida de Pits, así como la vía de paso, tanto durante los Entrenamientos, Clasificación y Carrera, se efectuará con las máximas precauciones de seguridad y a velocidad reducida.
- c. Está prohibido al mecánico ayudar al piloto después de cruzar la línea trazada al final de la Zona de salida de Pits. Solo se podrá recibir ayuda en el área de reparación.
- d. Está estrictamente prohibido a los pilotos conducir sus karts en dirección opuesta a la de carrera, excepto que sea estrictamente necesario para retirar el kart de una situación peligrosa.

e. Cualquier reparación con herramientas está prohibida fuera del área de reparación. Llevar herramientas o repuestos, así como reparar con herramientas en la Pista está prohibido.

### 21.3. Detención de un kart en Pista

a. El piloto de cualquier vehículo incapaz de mantener la velocidad de carrera y que esté abandonando la Pista deberá avisar previamente de su intención de hacerlo, y a él le incumbe vigilar que esta maniobra no represente peligro y se efectúa lo más cerca posible de una zona segura.

b. Está prohibido empujar el kart por la Pista excepto si es para situarlo en una zona segura o encenderlo (karts de encendido directo).

c. Durante los Entrenamientos, Clasificación y Carreras, un kart que se detenga fuera del Pit Lane, debe ser sacado de la Pista a una posición segura, tan rápido como sea posible y de manera que no constituya un peligro, sea un impedimento para los otros pilotos o para el desarrollo del set.

d. El piloto podrá reemprender la marcha, siempre y cuando lo pueda hacer por sus propios medios y sin ninguna ayuda exterior. Su reincorporación a pista la realizará de manera que no entorpezca a otros participantes. Si el piloto no pudiese apartar solo su kart o si su intento de reemprender la marcha es fallido y/o constituye un peligro para sí mismo o para los demás participantes, los Comisarios de Pista deben prestarle asistencia para colocarlo en zona segura, no pudiendo el piloto, en ningún caso, rehusar o entorpecer esta asistencia.

e. Todo piloto cuyo kart se haya detenido definitivamente deberá seguir las instrucciones que le indiquen los Comisarios, hasta el final de los entrenamientos, clasificación o carreras. Salvo durante la detención de la carrera, cualquier kart abandonado en el circuito por su piloto, incluso temporalmente, será considerado como que abandona la misma.

### 21.4. Código de conducta en pista.

Los pilotos deben utilizar la pista en todo momento. Para disipar cualquier duda, las líneas blancas que definen los bordes de la pista se consideran que forman parte de la pista pero no los arcones o bordillos (pianos).

Los pilotos están autorizados a utilizar el ancho máximo de la pista delimitado por estas dos líneas. Si las cuatro ruedas del kart están fuera de estas líneas, se considera que el kart se ha salido de los límites de la pista. La conducción fuera de los límites antes reseñados, podrá ser sancionada, a criterio de los Comisarios Deportivos.

Si un kart sale de la pista por una razón cualquiera, el piloto puede reincorporarse a la carrera. Sin embargo, solo puede realizarlo, cuando sea seguro y sin obtener ventaja alguna. En este caso, si el piloto obtiene un beneficio o crea un problema de seguridad, podrá ser penalizado.

El adelantamiento podrá ser realizado por la derecha o por la izquierda, siempre y cuando se realice dentro de los límites antes indicados.

a. Durante la Carrera, un kart que se encuentra sobre la Pista puede utilizar todo el ancho de la misma; sin embargo, en el momento que éste sea alcanzado por otro kart que está a punto de doblarlo, el piloto debe permitir adelantar al piloto más rápido a la primera ocasión posible. A un piloto que ha sido alcanzado, los Comisarios agitarán banderas azules para



prevenirle que un piloto más rápido intenta adelantarlo (en caso de que vaya a ser doblado). Cualquier piloto que parezca ignorar deliberadamente las banderas azules, será puesto en conocimiento de los Comisarios Deportivos.

Sin embargo, las maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, tales como, más de un cambio de dirección (zig zag) para defender una posición, la aglomeración voluntaria de karts dentro de los límites de la pista, o proceder a cualquier otro cambio anormal de dirección, están estrictamente prohibidas. Todo piloto considerado como culpable de una de estas infracciones antes mencionadas, será reportado a los Comisarios Deportivos del evento.

- b. La repetición de faltas graves, o la evidencia de una falta de dominio o control del kart (por ejemplo, una salida de Pista), será comunicada a los Comisarios Deportivos del evento y podrá entrañar una exclusión del set al piloto implicado.
- c. Contactos/colisiones, entendidos como incidentes o colisiones evitables podrán ser sancionados por los Comisarios Deportivos.
- d. Está prohibido realizar ensayos de salida en la pista.

Durante los entrenamientos previos y oficiales, clasificación y carreras, estas maniobras estarán estrictamente prohibidas en todo momento.

## 22. ZONAS DE ACCESO Y PARQUES DE SERVICIO

- 22.1. Entrada al Pit Lane: La sección de pista que conduce al Pit Lane será denominada “entrada al Pit Lane y se utilizará para abandonar la pista, el acceso al área de pits y/o los parques de servicio. Durante la competición, solamente estará autorizado el acceso a pits por la entrada al Pit Lane.
- 22.2. Zona de aceleración o carril de salida: El acceso a pista solo se podrá realizar a través de la zona de aceleración o carril de salida habilitados para ello. La Zona de salida de Pits, de la cual forma parte el carril de aceleración, estará limitada al final de la misma por una línea o por un sistema similar, a partir de la cual el piloto no puede recibir ninguna ayuda externa o de su mecánico.
- 22.3. Zona o área de reparación: Lugar indicado en cada circuito, situado entre el carril de entrada y salida de Pit Lane, y reservado para efectuar reparaciones, donde los karts y pilotos pueden recibir ayuda exterior de sus mecánicos y tal como sea especificado en el Reglamento Particular de cada válida.
- 22.4. Zona de Pre-Grilla: es el área habilitada al efecto de la formación de grillas de salida, normalmente situada en el área de salida a pista. Los pilotos y sus mecánicos, una vez estando en esta área, están a las órdenes del Director de Pre-Grilla y deberán seguir sus instrucciones en todo momento.
- 22.5. Zona de Pesaje: a la finalización de la clasificación y carreras, todos los pilotos deberán dirigirse a la zona de pesaje, siguiendo las instrucciones de los Comisarios de Pesaje. Toda la zona de pesaje tiene la consideración de Parque Cerrado. Tan solo los Comisarios Técnicos y los pilotos con sus karts podrán acceder a ella, estando totalmente prohibida la presencia de mecánicos y/o competidores.
- 22.6. Parque Cerrado:
  - Únicamente los Comisarios Técnicos y los Comisarios autorizados tendrán acceso al Parque Cerrado.



- Ninguna intervención podrá ser realizada sin la autorización expresa de los mismos.
- Tan pronto como la bandera de llegada es mostrada (Final) las normas de Parque Cerrado entran en vigor desde el área comprendida entre la línea de meta y la entrada de Parque Cerrado.
- El Parque Cerrado deberá ser suficientemente amplio y protegido para asegurar que ninguna persona no autorizada tenga acceso al mismo.
- Al finalizar la clasificación y después de cada carrera, los pilotos con su kart deberán dirigirse directa e inmediatamente al área de pesaje la cual es considerada parte del Parque Cerrado.
- Los karts no podrán ser retirados del Parque Cerrado hasta la apertura del mismo por los Comisarios Deportivos de la prueba.
- El recorrido entre la línea de llegada y la entrada al Parque Cerrado tendrá consideración de Parque Cerrado.
- La duración del Parque Cerrado quedará determinada por los Comisarios Deportivos.

### **23. COMBUSTIBLE A UTILIZAR**

Según lo especificado en el Reglamento Particular de cada prueba.

### **24. NEUMÁTICOS**

Las especificaciones de los neumáticos a utilizar serán definidas en los reglamentos particulares de cada evento.

### **25. COMPOSICIÓN DE LA PRUEBA**

Para todas las pruebas puntuables del campeonato, la composición de la prueba será la siguiente: Verificaciones administrativas y técnicas, Entrenamientos previos y oficiales, clasificación, "NUMERO DE CARRERAS SEGÚN REGLAMENTO PARTICULAR", y entrega de premios.

### **26. KARTS ADMITIDOS EN PISTA**

El número máximo de karts admitidos en Pista es el siguiente:

Entrenamientos previos y oficiales, clasificación y carreras: 36 karts.

### **27. NEUTRALIZACIÓN DE UN HEAT O CARRERA**

Como lo establecen las Prescripciones Generales de la CIK/FIA

### **28. DETENCIÓN DEFINITIVA DE UN HEAT O CARRERA**

Como lo establecen las Prescripciones Generales de la CIK/FIA

## 29. SITUACIÓN DE PISTA MOJADA (LLUVIA)

Como lo establecen las Prescripciones Generales de la CIK/FIA

## 30. ÚLTIMA VUELTA

Cuando falte una vuelta para culminar el heat o carrera, el Director de Carrera, mostrará un letrero blanco con letras negras que señala las palabras “ULTIMA VUELTA”

## 31. LARGADAS

Las largadas de las carreras podrán ser detenidas o en movimiento, en dos filas o una sola fila, según las condiciones del trazado y/o seguridad del mismo. La Dirección de Carrera se reserva el derecho de decidir el tipo de largada, debiendo participarlo con suficiente antelación, bien sea al publicar el Reglamento Particular del evento o por notificación en cartelera antes de la realización del evento o sesión del evento. No obstante, es responsabilidad de los pilotos, representantes de pilotos y preparadores Técnicos, conocer e instruir sobre los procedimientos a seguir en cada tipo de largada. **El incumplimiento del orden de marcha en las vueltas de calentamiento podrá ser penalizado.** El líder de la grilla podrá escoger el lado de la primera fila por el cual partirá.

Para el procedimiento de largada detenida y largada en movimiento, se podrá utilizar tanto el dispositivo de semáforo como con bandera.

## 32. PROCEDIMIENTO DE SALIDA

### 32.1. Disposiciones Generales

32.1.1. Pre-grillas: Las grillas de salida se formarán en la zona de Pre-grilla establecida a tal efecto en el circuito. En el caso de que la formación de la grilla de salida previa, se realizará en la zona de grilla en pista, esta será considerada como zona de Pre-grilla con las mismas consideraciones y normas:

- a. Durante la formación de las Pre-grillas los pilotos se colocarán en la posición exacta que deberán ocupar en el momento de la salida. Este lugar deberá ser mantenido durante todo el procedimiento de salida.
- b. La grilla podrá tener una formación de una o dos filas (a criterio del Director de Carrera).
- c. Una vez los karts abandonan la zona de Pre-grilla y traspasan la línea que delimita el final de los pits o carril de aceleración, no pueden recibir ningún tipo de ayuda exterior.
- d. Cualquier piloto que no se haya situado a las órdenes del Director de Carrera o Director de Pre-grilla y con su kart en orden de marcha, le será permitido salir de la Pre-grilla solo cuando lo autorice el Director de Carrera o Director de Pre-grilla.

### 32.1.2. Zona de Salida - Puesto de Dirección de Carrera.

- a. En la salida, el Director de Carrera o el Starter estará situado a un costado de la Pista y detrás de una barrera de protección.
- b. La línea de meta determina el inicio y final de una vuelta completa al circuito y por consiguiente también al inicio y final de una Carrera.
- c. Una línea amarilla pintada 25 metros antes de la línea de meta delimitará la zona a partir de la cual se podrá acelerar. Esta línea también podrá estar compuesta por 1 cono a cada lado de la Pista.
- d. Para las salidas en movimiento, en cada circuito existirá una línea roja en la zona previa a la zona de salida. Esta línea roja o línea imaginaria formada por conos al borde de la Pista, deberá ser indicada en el Reglamento Particular o en el Briefing. Durante la vuelta o vueltas de formación, los pilotos podrán recuperar su posición hasta esta línea roja. Una vez superada la línea roja, los pilotos no pueden recuperar la posición en la formación y tomarán la salida en la posición que ocupe en ese momento.
- e. Para las salidas en movimiento, en la zona de grilla existirán dos pasillos de 2 metros de ancho y aproximadamente 100 metros de largo, como máximo, cada uno, delimitados por líneas blancas, conformando dos carriles comenzando no antes del final de la última curva, antes y hasta la línea amarilla. Los pilotos deberán mantenerse dentro de los carriles durante todo el procedimiento hasta que la señal de salida haya sido dada. A efectos de interpretación, las líneas blancas forman parte del carril.
- f.- Para las salidas detenidas existirán unos cajones que delimiten las posiciones de grilla de los karts.

### 32.1.3. Tipos de Salida

- a. El tipo de salida deberá indicarse en el Reglamento Particular de la Prueba y adecuarse a los dos previstos: "Salida en movimiento" o "Salida detenida".

Las salidas tipo Le Mans están prohibidas.

- b. La señal de salida será dada por medio de un semáforo, considerándose como señal de salida el apagado de las luces rojas del mismo. También podrá ser dada mediante la Bandera nacional o una bandera verde según lo dispuesto en el CDI.

- c. Tan pronto como la salida haya sido dada, serán de aplicación las condiciones de Carrera, estando prohibido dar asistencia, excepto para aparcar el kart en una zona segura.

### 32.2. Vuelta de Formación

- a. Las vueltas de formación tienen por objeto conseguir que los diferentes elementos mecánicos adquieran la temperatura idónea de trabajo y de permitir dar la salida en el orden que se ha determinado en la Pre-grilla.
- b. En el momento en que el Director de Carrera o Director de Pre-grilla lo indique, los karts deberán iniciar la vuelta de formación manteniendo el orden de la grilla de salida y siguiendo al piloto en "Pole Position".

Durante la vuelta de formación queda prohibido efectuar ensayos de salida.

### 32.3. Salida en movimiento. Secuencia del procedimiento.

a. Una vez formada la Pre-grilla, los pilotos estarán a las órdenes del Director de Carrera y seguirán sus instrucciones. A las órdenes del Director de Carrera o Director de Pre-grilla, los pilotos iniciarán la vuelta de formación, manteniendo su posición y sin adelantar al pole position.

b. Una vez que hayan tomado la salida de la vuelta de formación, los pilotos no podrán recibir ayuda exterior.

En el caso de que un piloto no pudiera iniciar la vuelta de formación, una vez todos los pilotos hayan salido de la zona de Pre-grilla, podrá recibir asistencia. Una vez arrancado, el piloto podrá incorporarse a la vuelta de formación, siempre y cuando reciba la autorización del Director de Carrera. En el Briefing, se detallará el punto del circuito que se tomará como referencia, para permitir esta incorporación.

c. Durante la vuelta de formación los pilotos tienen la obligación de: Circular en dos filas y en paralelo o en una sola fila (según sea el caso), a velocidad reducida. No utilizar otra ruta que la delimitada por la pista para la carrera. Guardar la posición marcada en la Pre-Grilla. No efectuar ensayos de salida.

d. Todo piloto que no pueda mantener su posición en el seno del pelotón durante la vuelta de formación, podrá intentar recuperar su posición asignada con la condición de que efectúe esa maniobra de una forma prudente y terminar de recuperarla antes de traspasar la línea roja (realmente pintada en la pista o delimitada por conos), y el resto de pilotos deberá facilitar esta operación cediendo el paso. En el caso de que no puedan recuperar su posición original al llegar a la línea roja tomarán la salida en el lugar que ocupen en dicho momento. Después de esa línea ninguna maniobra de adelantamiento será autorizada.

e. Si un piloto se detiene por cualquier motivo durante la vuelta de formación, podrá intentar arrancar de nuevo su kart, siempre que no afecte a la seguridad y podrá recuperar su posición en la grilla de salida hasta el lugar donde esté ubicada la línea roja.

f. Para recuperar su posición no podrá usar ningún otro camino o vía que no sea la considerada como pista y delimitada por las líneas blancas.

g. Sin embargo sí, en el caso eventual de una repetición de la vuelta de formación, intenta arrancar por delante de la formación con el objeto de ser superado por los primeros pilotos e intercalarse en el pelotón, le será mostrada la bandera negra y será obligado a abandonar la pista, so pena de su desclasificación de ese segmento o Carrera.

h. El Director de Carrera podrá detener la vuelta de formación si considera que un piloto se ha parado o retrasado por infracción de otro piloto, o indicará una vuelta suplementaria de formación para que este piloto pueda recuperar su posición.

i. Al final de la vuelta de formación, los pilotos deberán mantenerse en su carril correspondiente, circulando a velocidad reducida y dentro de las líneas marcadas en la pista.

j. Es responsabilidad del Pole conservar la velocidad reducida y la formación del pelotón, manteniéndola hasta que la señal de salida haya sido dada.

k. En caso de salida con semáforo, cuando los karts se acerquen, las luces rojas estarán encendidas.

l. Todo piloto que se salga de su carril (salida de dos filas) podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos, con una penalización en tiempo como mínimo de 3 segundos a consecuencia de una salida parcial del pasillo (hasta dos ruedas fuera) y de 5 segundos por una salida total del pasillo (más de dos ruedas fuera). Todo piloto que supere la velocidad de aproximación hacia la línea de salida, podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos.

m. Si el Director de Carrera considera correcta la formación, dará la salida apagando las luces rojas o bajando la bandera según sea el caso.

n. Si no considera correcta la formación, se indicara que debe realizarse otra vuelta de formación y se inicia de nuevo el procedimiento de salida. También podrá detener la grilla y sancionar a los involucrados.

o. En los casos de salida anticipada del contra-Pole (adelantar al Pole antes de que la salida haya sido dada), será sancionado con 5 segundos adicionales a su tiempo final de carrera.

p. En el caso de que adicionalmente se produjera un exceso de velocidad en el control de salida, las sanciones serán acumulativas.

#### 32.4. Salida Parada - Secuencia del procedimiento.

a. Una vez formada la Pre-grilla, los pilotos estarán a las órdenes del Director de Carrera y seguirán sus instrucciones. A las órdenes del Director de Carrera, los pilotos iniciarán la vuelta de formación manteniendo sus posiciones y sin adelantar al pole position.

b. Una vez que hayan abandonado la Zona de Pre-grilla y traspasado la línea de final de pits o carril de aceleración los pilotos no podrán recibir ayuda exterior. Los pilotos iniciarán la vuelta de formación y se dirigirán a la grilla de salida en la pista, utilizando el desarrollo normal de la pista.

En el caso de que un piloto no pudiera iniciar la vuelta de formación, una vez todos los pilotos hayan salido de la zona de Pre-grilla, podrá recibir asistencia. Una vez arrancado, el piloto podrá incorporarse a la vuelta de formación, siempre y cuando el pole position no haya llegado a la zona de línea roja. Una vez el pole position haya llegado a la línea roja, todos los karts que se encuentren en el Área de Reparación o Pre-grilla no podrán tomar la salida hasta que ésta haya sido dada de forma efectiva independientemente del número de vueltas de formación que se realicen.

Durante la vuelta de formación los pilotos tienen la obligación de:

- Circular en dos filas y en paralelo, a velocidad reducida.
- No utilizar otra ruta que el delimitado por la pista para la carrera.
- Guardar la posición marcada en la Pre-grilla.
- No efectuar ensayos de salida

c. Al final de la vuelta de formación y a las órdenes de los Comisarios, los pilotos tomarán sus posiciones y detendrán sus karts en la Grilla de Salida. El Director de Carrera o su adjunto estarán en la zona de salida con una bandera roja.

d. En caso de salida con semáforo las luces estarán apagadas hasta que el último kart haya tomado su posición en la Grilla. En el caso, de que un piloto se retrase en la vuelta de formación tendrá la posibilidad de recuperar su posición en la grilla antes de que se enciendan las luces rojas.

- e. Todo piloto que haga caso omiso de las indicaciones del Comisario para colocarse en la posición correcta de salida y se encuentre parado, en posición avanzada, retrasada y/o no centrada con relación a las marcas de la parrilla, podrá ser penalizado a juicio de los Comisarios Deportivos.
- f. Cuando todos los karts estén parados en la Grilla en sus posiciones asignadas, un Comisario mostrará una bandera verde al final de la Parrilla.
- g. El Director de Carrera o su adjunto, retirarán la bandera roja de la zona de salida y los pilotos quedarán a las órdenes del Director de Carrera.
- h. En caso de salida con semáforo, El Director de Carrera o el Starter encenderá el semáforo rojo y la Salida se considerará dada cuando se apaguen las luces rojas.
- i. En caso de salida con bandera, la Salida se considerará dada cuando el Director de carrera o Starter baje la bandera.
- j. Si un piloto no pudiera salir, se mantendrá en su kart y notificará su situación levantando los brazos, sin abandonar el kart, y quedará a las órdenes de los Comisarios de pista, para situar el kart en una posición segura.
- k. En el caso de que se realizara una nueva vuelta de formación, el piloto será autorizado a salir de su kart e intentar arrancar por sus propios medios una vez que toda la parrilla le haya pasado. No estará autorizado a retomar su posición original y deberá tomar la salida al final de la grilla, con independencia del número de veces que se haya que repetir la vuelta de formación Ningún piloto estará autorizado a ocupar la posición vacante.
- l. Si fuera necesario interrumpir el procedimiento de salida, el Director de Carrera, presentará la bandera roja agitada, indicando a los pilotos que deben apagar sus motores.

### 32.5. Falsas salidas e incumplimientos al Procedimiento de Salida.

- a. En el caso de repetidas falsas salidas o por incidentes en la Vuelta de Formación, el Director de Carrera, actuando como Juez de Hechos, podrá parar el procedimiento de salida mediante la bandera roja e informar a los Comisarios Deportivos, los cuales podrán penalizar al piloto que las haya provocado. Una nueva salida será dada inmediatamente, o en un tiempo prudencial que establezca el Director de Carrera, de acuerdo a las circunstancias. Todos los pilotos presentes en el área de salida o en el área de reparación antes de que el procedimiento fuera detenido, serán autorizados a tomar la salida de la nueva vuelta de formación.
- b. Cualquier intento de adelantar o retrasar la salida será sancionado. Incurren en una salida anticipada los pilotos que, antes de la señal de salida, dejan de estar en la posición de salida asignada. Todo kart que esté en movimiento durante el procedimiento de salida antes de que la señal de salida sea dada, será considerado como una falsa salida. Las penalizaciones por las infracciones al procedimiento de salida serán penalizadas a juicio del Director de Carrera y los Comisarios Deportivos.
- c. Podrán nombrarse tantos Jueces de Hechos como sea necesario para constatar las salidas anticipadas.



### 33. GRILLA DE SALIDA

Al finalizar los sets de clasificación, serán publicadas las grillas de salida. Solo a estos pilotos les será permitida la salida en las Carreras.

#### 33.1. Formación de las Grillas de Salida

33.1.1. La Grilla de los HEATS se formará en función de los resultados de la clasificación.

33.1.2. La Grilla de la Final se formará en función de la Clasificación oficial publicada y según los resultados obtenidos en los HEATS.

33.1.3. Si desde la publicación de la citada Clasificación provisional hasta la hora establecida para la publicación de la Grilla de la Final, los Comisarios Deportivos impusieran penalizaciones, éstas modificarán la Clasificación provisional que sirve de base para la confección de la grilla.

33.2. El piloto que tenga la Pole Position de cada grilla podrá elegir el lado de Pole Position (izquierdo o derecho de la Pista), siempre y cuando informe al Director de Carrera o Director de Pre-grilla tan pronto como llegue a la misma. Esta elección solo modificará la primera línea de fila, excluyendo a los demás. De no darse este caso, el piloto Pole Position de cada parrilla tomará la salida de la Carrera desde la posición especificada en el Reglamento Particular de la Prueba.

Cualquier competidor cuyo vehículo no pueda formar parte de la grilla, por la razón que sea, (o que tenga un motivo importante para creer que su vehículo no estará preparado para tomar la salida), debe informar al Director de Carrera antes de este momento.

Si se retiran uno o más vehículos de la grilla de salida, sus espacios en quedarán vacíos al momento de la largada no pudiendo ser ocupado(s) por otro(s) pilotos.

Todo participante que se retire de la prueba sin notificar previamente su decisión de hacerlo al Director de Carrera, será sancionado.

### 34. LLEGADA

34.1. La señal de final de Carrera se dará en la línea de llegada en el momento en que el primer kart haya recorrido toda la distancia de la Carrera.

34.2. Si la señal de fin de Carrera es dada, por cualquier razón distinta a las previstas en el Reglamento Particular, antes de que el kart de punta haya efectuado el número de vueltas previsto, se considerará que la Carrera ha finalizado cuando el kart de punta ha pasado la línea por última vez antes de que la señal haya sido dada.

34.3. Si la señal de fin de Carrera por cualquier razón es retrasada, la Carrera se considerará finalizada cuando estaba previsto.

34.4. Después de haber recibido la señal de fin de Carrera, todos los karts continuarán para efectuar 1 vuelta de desaceleración; durante la misma se evitarán reducciones bruscas de velocidad así como cambios imprevistos de dirección, que puedan provocar accidentes, debiendo mantener los pilotos, en todo momento, las mismas pautas de conducta observadas durante la competición. Todos los karts se dirigirán directamente al Parque Cerrado, sin detenerse y sin ninguna ayuda, excepto la de los Comisarios si fuera necesario, usando el desarrollo normal de la pista y sin ningún retraso innecesario.



- 34.5. Todo kart clasificado que no pueda llegar al Parque Cerrado por sus propios medios, quedará bajo el exclusivo control de los Comisarios, que supervisarán el traslado del kart al Parque Cerrado.
- 34.6. Para que la llegada de un piloto sea considerada válida, éste debe cruzar la línea de llegada sentado al volante de su kart en condiciones normales de funcionamiento.

## 35. CARRERAS

En cada válida se realizarán dos Heats y una carrera Final, salvo caso excepcional se variara el formato lo cual se especificara en el Reglamento Particular de esa Válida.

## 36. CLASIFICACIÓN

- 36.1. Para clasificarse en una Carrera el piloto deberá efectuar al menos el 75% de las vueltas realizadas por el vencedor, (la mitad por exceso si el número de vueltas es impar), aunque no hayan traspasado la línea de llegada después de haberlo hecho el vencedor de la prueba en su última vuelta y, en consecuencia, no les haya sido mostrada la señal de fin de Carrera (bandera a cuadros).
- 36.2. El vehículo clasificado primero (1°) será el que haya cubierto la distancia prevista en el tiempo más corto. Todos los vehículos serán clasificados teniendo en cuenta el número de vueltas completas que hayan realizado y, para aquellos que hayan totalizado igual número de vueltas, se tendrá en cuenta el orden de llegada a la línea. La línea de llegada es la que establece el orden de llegada real de los vehículos.
- 36.3. La clasificación oficial provisional firmada por el Director de Carrera será publicada después de la Carrera. Será la única clasificación válida bajo reserva de las modificaciones que pudieran introducirse en virtud del Código Deportivo Internacional o Reglamento Deportivo.
- 36.4. Transcurrido el período de presentación de reclamaciones sin haberse presentado ninguna, la clasificación pasará a ser definitiva, será firmada por los Comisarios Deportivos y se procederá a la apertura del Parque Cerrado.
- 36.5. Si, por el contrario, transcurrido ese período de tiempo no pudiera firmarse la clasificación oficial definitiva, los Comisarios Deportivos emitirán una decisión que recoja, respecto a los vehículos que pudieran estar afectados, los motivos por los cuales está pendiente dicha clasificación.
- 36.6. En caso de haberse presentado una intención de Apelación, o de estar pendiente del resultado de un análisis antidoping, etc., la parte de la clasificación afectada mantendrá su carácter provisional hasta la resolución definitiva. En este caso los Comisarios Deportivos firmarán la clasificación oficial, haciendo mención en la misma de qué parte está afectada y cuál es el motivo de la provisionalidad.

### 37. DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS

Todas categorías del Campeonato Nacional, obtendrán puntos, los cuales serán distribuidos así:

Posición	HEAT 1	HEAT 2	FINAL
1	25	25	50
2	22	22	44
3	20	20	38
4	16	16	34
5	14	14	30
6	12	12	26
7	10	10	22
8	8	8	18
9	6	6	14
10	4	4	10
11	3	3	8
12	2	2	6
13	1	1	4
14			2
15			1

### 38. ENTREGA DE PREMIOS

Los 3 primeros clasificados en cada Categoría deberán participar en la ceremonia de entrega de premios en el pódium con su respectiva braga de carrera y respetar todas las reglas e instrucciones referentes al procedimiento del mismo.

Dado que dicha ceremonia de entrega de premios pudiera estar basada en una Clasificación Provisional de la válida, en caso de que dicha clasificación se viese alterada al elevarse a definitiva por parte del Colegio de Comisarios Deportivos y ello causara una variación de los tres primeros clasificados, los pilotos en cuestión, deberán devolver los trofeos inicialmente entregados, de manera que puedan ser ofrecidos a los nuevos clasificados.

Todo piloto que rehúse devolver su trofeo, podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos.

### **39. RECLAMACIONES Y APELACIONES**

- 39.1. Conforme al CDI, Cualquier reclamación deberá ser formulada por escrito, individuales y específicas. No se admitirán reclamaciones verbales. No se admitirán reclamaciones genéricas. La misma debe ir acompañada de una caución de QUINIENTOS DOLARES AMERICANOS (US\$ 500). Las reclamaciones deberán presentarse por escrito al Director de Carrera en un plazo máximo de 20 minutos siguientes a la publicación de los resultados de la clasificación y en el caso de las carreras en un plazo máximo de 30 minutos siguientes a la publicación de la clasificación de las Carreras.
- 39.2. Conforme a lo indicado en el CDI, todo competidor tiene derecho a apelar las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos en el ámbito deportivo de las pruebas en la forma y plazos establecidos en el citado código, acompañado de una caución de UN MIL QUINIENTOS DOLARES AMERICANOS (US\$ 1.500). Las penalizaciones por disconformidad técnica son inapelables.

### **40. CLASIFICACIONES DEL CAMPEONATO**

- 40.1. El título de piloto ganador del Campeonato Nacional, será concedido al que haya conseguido el mayor número de puntos durante la temporada.
- 40.2. En casos de empate entre pilotos, la regla de desempate será la que primero emerja de la aplicación del siguiente proceso:
- a) Según la calidad de los puestos (1º, 2º, 3º, etc.) obtenidos en las clasificaciones de todas las Carreras del Campeonato, en las cuales haya tomado parte cada uno de los aspirantes empatados.
  - b) Si persiste el empate, según la calidad de los puestos (1º, 2º, 3º, etc.) obtenidos en los sets de clasificación.
  - d) Si persiste el empate, según la calidad de los puestos (1º, 2º, 3º, etc.) obtenidos en los Entrenamientos Oficiales Cronometrados en las validas puntuables para el Campeonato.
  - e) Si persiste el empate, la FVK designará el vencedor basándose en otras consideraciones que estime oportunas.

### **41. INDUMENTARIA DE CARRERAS PARA LOS PILOTOS**

Todos los pilotos deben usar, en todo momento, su equipo e indumentaria de seguridad durante todos los segmentos de la prueba. El participante tiene la responsabilidad final en todo momento de garantizar la seguridad del propio equipo de seguridad, así como el cumplimiento de las reglas, regulaciones y acuerdos de la FVK. El equipo debe estar en buenas condiciones y libre de defectos, agujeros, grietas, deshilachados, etc. En caso de incumplimiento de las normas adecuadas sobre el equipo de seguridad, los participantes pueden estar sujetos a medidas disciplinarias a discreción del Director de Carrera y los Comisarios Deportivos.

- 41.1. Braga de carreras: Debe ser manufacturada para carreras y cumplir con los estándares de homologación de FIA Nivel 2. La braga debe ser lo suficientemente larga para cubrir las piernas y los tobillos completamente cuando el piloto esta sentado en el kart. No puede estar expuesta ninguna porción del tobillo en la posición de manejo.
- 41.2. Guantes: Deben ser manufacturados para carreras y tener el grip necesarios, así como el grado anti abrasión requerido.
- 41.3. Botas: las botas deben manufacturadas para carrera. No puede estar expuesta ninguna porción del tobillo en la posición de manejo.
- 41.4. Collarin: Es obligatorio el uso de collarin para menores de 18 años.
- 41.5. Cascos: todos los cascos a utilizar deben tener alguna de los siguientes estándares u homologación de seguridad:

SNELL FOUNDATION SPECIFICATIONS	EXPIRATION
K, M, SA 2020	12/13/2030
K, M or SA 2015	12/20/2026
CMS or CRM 2016 (youth)	12/20/2026
K, M or SA 2010	12/20/2021 (expired)
SFI SPECIFICATIONS	EXPIRATION
24.1/2021 (youth)	12/31/2031
24.1/2020 (youth)	12/31/2030
31.1/2020 or 41.1/2020	12/31/2030
24.2/2015 (youth)	12/31/2025
31.1/2015 or 41.1/2015	12/31/2025
24.1/2013 (youth)	12/20/2024
31.1/2013 or 41.1/2013	12/20/2024
41.1/2013	12/31/2023
24.1/2010 (youth)	12/20/2021 (expired)
31.1/2010 or 41.1/2010	12/20/2021 (expired)
FIA SPECIFICATIONS	EXPIRATION
8860-2010	Expires 10 years from date of manufacture.
8860-2018 or 8860-2018-ABP	

## 42. INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS COMPETIDORES

- 42.1. Los Comisarios Deportivos pueden dar instrucciones a los competidores por medio de comunicados especiales de acuerdo con lo establecido en el CDI. Estas instrucciones deberán ser distribuidas a todos los Competidores y en todo caso publicadas en la Cartelera Oficial de Avisos, que dará fe de la publicación.

- 42.2. Los resultados de los entrenamientos, clasificación y carreras así como todas las decisiones del evento que estimen oportuno los Comisarios Deportivos serán publicados en la Cartelera Oficial de Avisos.
- 42.3. Cualquier decisión o comunicación de los Comisarios Deportivos y Técnicos o del Director de Carrera, que afecte a un competidor concreto, le será además, comunicado inmediatamente y por escrito al mismo.
- 42.4. El competidor o su representante, debe estar localizable durante toda la duración de la prueba.
- 42.5. Las instrucciones oficiales se transmitirán a los pilotos mediante las señales previstas en el CDI (banderas y carteles).
- 42.6. Las señales transmitidas a los pilotos por mediación de las señales previstas en el CDI (banderas y carteles) deberán ser respetadas sin dilación. La falta de respeto a estas señales podrá ser sancionada hasta con la exclusión de la válida. A continuación la imagen y el significado de las señales a utilizar en una válida:



(Bandera Verde): esta bandera se usa para indicar el principio de la carrera. También suele mostrarse para señalar el restablecimiento de la situación normal de carrera, después de algún aviso, o para reiniciar la carrera. Algunas veces se muestra cuando no es necesario el uso de otra bandera. De este modo, si no se han señalado incidencias en carrera, se considera estar "bajo bandera verde".



(Bandera Amarilla): La bandera amarilla lisa, o bandera de precaución, reclama a los conductores que desaceleren en atención a algún incidente en pista. La manera de ondear la bandera depende de la localización del incidente en concreto. Así:

- Una bandera única y estática advierte de un peligro fuera de la pista.
- Una bandera única que se ondea señala algún riesgo en la superficie de pista, el piloto de prepararse para un eventual cambio de trayectoria.
- Dos banderas agitadas simultáneamente anuncian que la pista está total o parcialmente bloqueada en algún punto. Informa al piloto de la eventual necesidad de detenerse.

Los adelantamientos están prohibidos bajo estas circunstancias. Cualquier infracción de esta regla durante las sesiones de entrenamientos o clasificación de una prueba será penalizada con la anulación del tiempo logrado en la vuelta que se cometió la falta. En caso de infracción de esta regla durante la carrera, el piloto deberá recuperar la posición que ocupaba en el momento de adelantar. La sanción se le indicará al piloto mediante una pizarra situada en la línea de llegada durante tres vueltas como máximo. Si el piloto no retoma su posición una vez que se le haya mostrado la pizarra en tres ocasiones, será penalizado con 10 segundos adicionales a su tiempo final de carrera.



(Bandera Roja): esta bandera indica la detención del entrenamiento, clasificación o carrera. En este caso todos los pilotos se dirigirán en una sola fila a velocidad reducida a la recta principal frente a la dirección de carrera, lugar en el cual se detendrán y apagarán los karts, a la espera de instrucciones del Director de Carrera.



(Bandera Antideportiva): esta bandera blanco sobre negro dividida diagonalmente es para advertir a un piloto de un comportamiento antideportivo. Se puede mostrar solo como una advertencia

o también puede ir acompañada de una sanción en tiempo. En ambos casos se mostrara en pista al piloto junto con su número de kart y de ser el caso la sanción aplicada por medio de una pizarra.



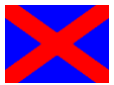
(Bandera negra): esta bandera indica al piloto que le sea mostrada que está obligado a la pista inmediatamente la pista dirigiéndose al área de pits. Se le mostrara al piloto acompañada de su número de kart por medio de una pizarra. Quedará a la orden de los Comisarios Deportivos.



(Bandera a franjas rojas y amarillas): esta bandera se muestra estática, desde las posiciones de bandera situadas a lo largo del circuito, para indicar que hay algo en la pista que podría hacer deslizarse al kart o incluso hacerle perder el control. Generalmente, avisa de la presencia en pista de aceite, pequeñas piezas, arena o poca adherencia por lluvia.



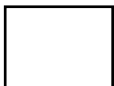
(Bandera Técnica): esta bandera es negra con un círculo rojo y deberá utilizarse para informar a un piloto que su indumentaria de carrera o su kart tiene algún problema susceptible a provocar un peligro para él mismo o para los otros pilotos, y que deberá detenerse en los pits en la vuelta siguiente. Cuando el problema haya sido resuelto a satisfacción de los Comisarios Técnicos, el kart podrá volver a salir a la pista. Esta señal se mostrara (como máximo) durante 3 vueltas consecutivas. Si el piloto durante ese lapso de vueltas hace caso omiso de la misma, le será mostrada la bandera negra en la siguiente vuelta quedando excluido del set. En el caso de la carrera esta señal no se mostrara si solo faltan 3 vueltas para concluir la misma.



(Bandera de Lapeo): En las Carreras (excepto en las pruebas de resistencia) a todo piloto doblado en dos oportunidades por cualquier motivo, se le mostrará la bandera azul y roja (doble diagonal), con su número por medio de una pizarra. Deberá entrar inmediatamente al área de pesaje la próxima vez que pase por la entrada de la misma y será clasificado según el número de vueltas que haya realizado (procedimiento de lapeo). Todo piloto que no atienda dicha bandera será sancionado con la exclusión del set. En ese caso se le mostrará la bandera negra, con su número.



(Bandera Azul): esta bandera informa a un piloto que un kart más rápido se está acercando a doblarlo y que debe desplazarse a un lado para permitir que uno o más pilotos le adelanten. Si la bandera se agita, es para indicar al piloto que el kart rápido ya está detrás de él. El piloto puede ser penalizado por no retirarse o interferir a los líderes de carrera, e incluso puede ser excluido del set.



(Bandera Blanca): esta bandera se mostrara para indicar que hay un kart lento en la pista. Los pilotos deben tomar las precauciones respectivas a fin de evitar un incidente.



(Bandera a Cuadros): La bandera a cuadros se muestra en la línea de salida/meta para indicar que el actual set (de entrenamiento, calificación, o carrera) ha sido completado. Luego de haber visto la bandera a cuadros y cruzar la línea de meta, se solicita a los pilotos que se dirijan a velocidad reducida al área de pesaje.

**DESPACIO**: Este cartel indica que por razones de seguridad la carrera ha sido neutralizada por lo tanto los pilotos deben mantenerse a velocidad reducida y en una sola fila.

**ULTIMA  
VUELTA**

: Este cartel indica que en la próxima vuelta se dará por finalizada la carrera mostrando la bandera a cuadros.