



**CAMPEONATO
KARTING
AUSTRAL**

REGLAMENTO GENERAL DEPORTIVO DE KARTING AUSTRAL 2018

Regulaciones Deportivas

Para ser aplicado en conjunto con el reglamento particular del evento, el cuadro de penalidades anexo, los reglamentos técnicos de cada categoría.

El desconocimiento de este Reglamento NO exime de responsabilidades a los pilotos, preparadores, concurrentes y demás miembros de los equipos.

Válido hasta Enero 30, 2019

Este reglamento y todos sus posteriores anexos, regirán CAMPEONATO KARTING AUSTRAL 2018 que se desarrollara en el kartodromo municipal Ciudad de Loja.

**KARTODROMO
MUNICIPAL**
CIUDAD DE LOJA



REGLAMENTO DEPORTIVO

1. ORGANIZADORES

El evento estará organizado por Loja Automóvil Club y el Municipio de Loja (Jefatura de deportes) y +SPORT

2. ADMISIONES

El campeonato de Karting estará abierto a los deportistas los cuales cumplan con las condiciones y requerimientos manifestados en el presente reglamento.

3. OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

3.1 Todos los concurrentes y deportistas participantes en los eventos citados deberán registrarse en el evento con todos los datos requeridos por la organización del evento y aceptando el conocimiento de las siguientes disposiciones:

- a.) El presente Reglamento Deportivo.
- b.) El Reglamento Técnico de la Categoría.
- c.) El Reglamento Particular de la prueba.

Es responsabilidad de los concurrentes asegurar que las personas afectadas por su inscripción respeten todas las disposiciones del presente reglamento, los reglamentos particulares y el Código Deportivo Internacional.

Si un concurrente no puede estar presente en la prueba, debe designar su representante por escrito. La responsabilidad de un piloto o de cualquier otra persona encargada durante toda la carrera de un kart inscrito, de asegurar que todas las disposiciones sean respetadas durante toda la prueba, es al mismo tiempo individual.

Los concurrentes deben asegurar que sus karts cumplen las condiciones de conformidad y seguridad durante toda la duración de los entrenamientos y en carrera.

Las penalizaciones por el incumplimiento de la normativa aplicable en el presente reglamento vienen recogidas en el Anexo 1 del mismo.

4. KART ADMITIDOS

4.1. Los karts admitidos a participar en los Dos Campeonatos, Karting, serán los definidos en el Reglamento Técnico.

5. INSCRIPCIONES

5.1.-Obligatoriedad de inscripción

Los concurrentes que deseen participar en un evento, deberán inscribirse obligatoriamente y de forma individual para cada uno de los mismos y en los plazos previstos.

No se admitirá la inscripción de un mismo kart y/o piloto en más de una prueba del mismo Evento. y/o categoría.

5.2.-Forma de inscripción

La inscripción de cada concurrente se realizará mediante los formatos de inscripción específicos de cada prueba o evento.

Los formatos originales, totalmente llenos, deben ser enviados por el concurrente y recibidos por el organizador dentro de la hora límite de inscripción.

Los formatos originales de inscripción deberán ser llenos en su totalidad, de forma clara y sin tachaduras, en letra mayúscula, sin olvidar completar todos los campos de información y firmados por el concurrente y piloto. 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 firmante de tal inscripción podrá ser declarado culpable de falsedad documental y además, el derecho de inscripción podrá serle confiscado.

Si existen inscripciones online se seguirán las indicaciones de la pagina web.

5.3.-Plazos de inscripción

El cierre de inscripciones ordinarias se realizara hasta el día anterior al evento. Se aceptaran inscripciones extraordinarias con recargo al valor de la misma.

5.4.-Condiciones de la inscripción

El concurrente y/o piloto serán los únicos responsables de la inscripción a todos los efectos, siendo por tanto el único que ostenta los derechos de la misma.

Una vez publicada la lista Oficial de Inscritos y/o nómina de clasificación, los concurrentes y pilotos inscritos adquieren un compromiso de participación formal en la prueba, y en el caso de formar parte de la clasificación y no participar en la competencia, los derechos de inscripción no serán devueltos.

Una vez publicada la lista oficial de inscritos y/o nómina de clasificación:

No se permiten cambios de piloto bajo ningún concepto.

6. PUBLICIDAD

6.1. Será de aplicación lo establecido en el reglamento particular.

6.2. La publicidad a llevar, figurará en el Reglamento Particular de la prueba y será de carácter obligatorio, y quedara el espacio a disposición de la organización.

7. CALENDARIO Y NÚMERO DE PRUEBAS PUNTUABLES

7.1. El calendario oficial y el número de pruebas será de acuerdo al siguiente cronograma

CAMPEONATO APERTURA		CAMPEONATO CLAUSURA	
Abril	Sábado 14 - domingo 15	Agosto	Sábado 3
Mayo	Sábado 5	Septiembre	Sábado 1 - Domingo 2
Junio	Sábado 9 - Domingo 10	Octubre	Sábado 6

Julio	Sábado 14- Domingo 15	Diciembre	Sábado 1 Domingo 2 (CARRERA DE LA HORA DE KARTING)
-------	-----------------------	-----------	--

7.2. La organización se reserva el derecho de modificar fechas y lugares de una o varias pruebas del calendario.

8. ANULACIÓN DE UNA PRUEBA

8.1. El organizador se reserva el derecho de anular una prueba si el número de inscritos es menor a 4 por categoría.

9. NÚMEROS DE CARRERA

9.1. Los porta-números deberán estar constituidos por planos con ángulos redondeados (diámetro de las esquinas redondeadas 15 a 25 mm). Las placas deberán ser de plástico flexible y opaco.

9.2 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 visible al público y comisarios

La aportación de los números para las placas del kart será responsabilidad del concurrente / piloto.

Es obligatorio que el kart esté identificado con los cuatro números (frontales, traseros y laterales) de la prueba en que compita, desde el inicio de los entrenamientos libres previos a la misma.

10. OFICIALES

10.1. Se deberá contar al menos, los siguientes oficiales:

- 1 Comisario Deportivo.
- 1 Director de Competición.
- 1 Delegado Técnico para cada prueba del Evento.

10.2. El Organizador propondrá los siguientes oficiales y sus nombres serán comunicados a los pilotos:

- Los demás Comisarios Deportivos hasta llegar a 3 por prueba.
- El Director de Carrera y sus Adjuntos.
- El Secretario del Evento.
- El Responsable de Cronometraje.
- Los Comisarios Técnicos.
- El resto de oficiales.

El Director de Carrera dispondrá de plenos poderes en las materias que se describen a continuación;

- a. Controlar el desarrollo de los Entrenamientos y de la Carrera; 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), y siendo notificado por un comisario deportivo.
- c. Parar o neutralizar el desarrollo de los entrenamientos o de la carrera 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.

10.3. El Director de Carrera deberán mantenerse en la zona de control y en contacto por radio entre sí y con todos los puestos de comisarios durante todas las sesiones de Entrenamientos y en Carrera. Todos los oficiales (incluidos los Comisarios Deportivos) deben mantenerse localizables por el Director de Carrera.

11. INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURRENTES

11.1. Las clasificaciones y resultados de los entrenamientos oficiales y de las carreras así como todas las decisiones de la prueba que estimen oportuno los comisarios deportivos serán dados por alto parlante pidiendo la atención de los interesados.

11.2. Cualquier decisión o comunicación de los comisarios deportivos y técnicos o del director de carrera, que afecte a un concurrente concreto le será, además, comunicado inmediatamente al mismo.

11.3. El concurrente o su representante, debe estar localizable durante toda la duración de la prueba.

11.4. Las instrucciones oficiales se transmitirán a los pilotos mediante las señales previstas antes. Los concurrentes no pueden usar banderas parecidas a las utilizadas oficialmente, sean de la manera que sea.

11.5. Las señales transmitidas a los pilotos por mediación de las banderas y señales previstas en el presente deberán ser respetadas sin dilación. La falta reiterada de respeto a estas señales podrá ser sancionada hasta con la exclusión de la prueba.

• BANDERAS



Negra con un disco naranja:

Deberá utilizarse para informar a un piloto que su kart tiene problemas mecánicos susceptibles de provocar un peligro para él mismo o para los otros pilotos, y que deberá detenerse en su box en la vuelta siguiente. Cuando los problemas mecánicos hayan sido resueltos a satisfacción de los Comisarios Técnicos, el kart podrá volver a salir a la pista.



Banderas amarillas:

Una o más banderas amarillas mostradas en los Puestos de Señalización indican la existencia de un peligro de cualquier clase en la pista o próximo a ella. Los pilotos deben reducir la velocidad y estar preparados para cambiar de dirección e incluso parar. Los adelantamientos están prohibidos bajo estas circunstancias y debe ser mostrada a los Pilotos en dos maneras con el siguiente significado:

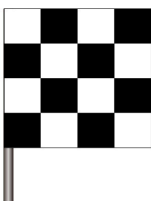
- *Abierta estática:* reduzca su velocidad, no rebasar y estar preparado para cambiar de dirección. Hay peligro en el borde o en parte de la pista.

- *Abierta agitada: reduzca su velocidad, no rebasar y estar preparado para cambiar de dirección o de detenerse. Hay peligro total o parcial bloqueando la pista.*



Bandera Roja:

Esta bandera debe ser mostrada y o agitada en la línea de largada cuando se haya decidido detener una sesión de práctica o una carrera. La bandera roja también podrá ser utilizada por el Director de Carrera o su Adjunto para cerrar la pista, detenerse en donde vea la bandera.



Bandera a Cuadros Blanco y Negro:

Esta bandera debe ser mostrada abierta y bajada. Ella significa el final de la sesión de práctica o carrera.



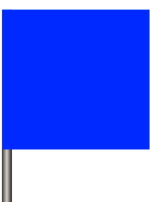
Bandera Negra:

Esta bandera debe ser utilizada para informar al piloto involucrado que debe detenerse en su pits o en un lugar designado en el Reglamento Particular o el Reglamento del Campeonato. Esta bandera no deberá ser mostrada por más de cuatro vueltas consecutivas.

La decisión de mostrar esta bandera recae únicamente en los Comisarios Deportivos del encuentro. El equipo involucrado será inmediatamente informado de la decisión y estará sujeto a la sanción.

Estas banderas pueden ser mostradas en otros lugares aparte de la línea de largada si el Director de Carrera lo considera necesario.

Normalmente la decisión de mostrar LA BANDERA NEGRA recae en el Director de Carrera, sin embargo, puede ser tomada esta decisión, a solicitud de los Comisarios Deportivos del encuentro para luego imponer una sanción deportiva.



Bandera Azul:

Esta bandera normalmente debe ser mostrada, como indicación a un Piloto de que está a punto de ser rebasado por un piloto más rápido en este caso el o los punteros.



Bandera Verde:

Esta bandera debe ser utilizada para indicar que la pista está despejada (libre) y debe ser mostrada en el puesto de observación inmediatamente después de un incidente que necesita el uso de uno o más banderas amarillas.

También puede ser utilizada, si se considera necesario por el Director de Carrera, para señalar el inicio de la vuelta de calentamiento o el inicio de una sesión de práctica.

Cualquier infracción de esta regla durante las sesiones de entrenamientos de un evento será penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo I de este Reglamento.

Cualquier infracción de esta regla durante el evento, será penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo I de este Reglamento.

12. INCIDENTES Y SANCIONES

12.1. 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 en virtud del bien del deporte.

12.2. **"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
- Adelante la salida o provoque una salida nula.
- Provoque una colisión evitable.
- 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.
- 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 el deporte.

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.

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

- Amonestación.
- Multa económica.
- Penalización en tiempo (de aplicación directa o para añadir al tiempo invertido).
- Pérdida de posiciones.
- Exclusión.

Los Comisarios Deportivos podrán aumentar la severidad de la penalización a aplicar, teniendo en cuenta, la posible reiteración de infracciones a lo largo del campeonato o temporada.

12.3 Comunicación de sanciones: Los Comisarios Deportivos podrán informar sobre sanciones por infracciones al procedimiento de salida o situaciones concretas presuntamente cometidas.

Estas sanciones podrán ser comunicadas a los pilotos durante el transcurso de las mangas o carreras, de manera escrita con su número y la sanción impuesta.

13. ENTRENAMIENTOS

13.1. Los participantes podrán acceder al circuito para instalarse en la zona de servicio y en el lugar asignado por el organizador de la prueba.

13.2. En el caso de que los entrenamientos previos a la prueba 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 serán establecidos por el organizador.

13.3. Derecho de participación en los Entrenamientos:

Todos los pilotos formalmente inscritos y que hayan cumplido con todos los requisitos de inscripción y pago de las derechos, tendrán derecho a participar en los entrenamientos.

14. CRONOMETRAJE – TELEMETRÍA

El cronometraje de pruebas valederas para el campeonato podrá ser manual o mediante sistemas computarizados previamente aprobados por la organización.

Este sistema computarizado deberá permitir el cronometraje de la prueba en todos los aspectos reglamentados de la misma, así como cronometraje de paso en la línea establecida para el procedimiento de salida.

14.1. 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, Mangas y Carrera, salvo 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.

La dirección de carrera o los comisarios deportivos se reservan el derecho de colocar cámaras en los vehículos si así lo decidieran.

14.2. La conservación de los aparatos oficiales de cronometraje instalados en los karts para poder realizar el cronometraje, es responsabilidad del concurrente.

Será responsabilidad del concurrente 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 concurrente deberá abonar los gastos de reposición del material dañado.

14.3. Los aparatos oficiales de cronometraje (transponder), deben estar situados obligatoriamente en la parte donde lo determinen los comisarios.

14.4. Será obligatorio para los concurrentes (en el caso de que no sea de su propiedad), entregar el transponder a la finalización del evento.

14.5.-Los transponders (en caso que sea de su propiedad) deberán ser compatibles con sistemas de cronometraje convencionales.

El estado del transponder, carga de batería, soporte, etc., y en definitiva todo lo inherente al funcionamiento del mismo es responsabilidad absoluta del concurrente/piloto.

El concurrente y/o piloto están obligados a declarar en su boletín de inscripción el código o número del transponder que utilizarán en la prueba para la que se han inscrito.

15. DISCIPLINA GENERAL EN LA ZONA DE SERVICIO

15.1. La organización dispondrá en la zona de servicio de una superficie suficiente para poder realizar las distintas actividades que se desarrollen en torno a cada prueba.

Todos los concurrentes están obligados a respetar las normas de utilización e instalación de elementos en la zona de servicio establecidas por el organizador.

Está prohibido pintar, perforar, desmontar o realizar un mal uso de las instalaciones del kartodromo.

Los desperfectos ocasionados en las instalaciones, serán responsabilidad del concurrente.

15.2. Esta zona estará exclusivamente destinada para los vehículos (competencia, karts) y carpas de asistencia técnica. Una vez instalados los vehículos y carpas de asistencia, no estará permitida la salida de ningún vehículo hasta la finalización del evento en caso de que haya iniciado la competencia.

El Organizador podrá realizar una planificación y designación de espacios para cada piloto/ concurrente. Los participantes podrán acceder al circuito para instalarse en el Paddock y en el lugar asignado por el organizador de la prueba.

15.3. Toda persona relacionada de algún modo con cualquier concurrente inscrito, deberá llevar en todo momento los correspondientes pases acreditativos (en caso de haberlos) y permanecer en los lugares autorizados en los mismos, respetando en todo momento las normas deportivas que rigen la prueba, bajo la responsabilidad del concurrente con el cual esté relacionado.

15.4. Se prohíbe utilizar aparatos que produzcan llamas o chispas en todas las instalaciones del kartódromo.

Se prohíbe el consumo de cigarrillos, y todo tipo de bebidas alcohólicas en todas las instalaciones del kartodromo.

Las agresiones de cualquier tipo, sean físicas, verbales o amenazas serán consideradas como muy graves y queda la sanción a discreción de los comisarios deportivos, pudiendo llegar a recurrir a la asistencia de la autoridad pública competente.

15.5. Está terminantemente prohibido el porte de armas de fuego dentro de las instalaciones.

16. DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD

16.1. Seguridad General

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 privados previos al mismo.

El organizador deberá tener en la Pista todas las medidas de seguridad, desde las sesiones de clasificación hasta el final del Evento. (Clasificaciones, Mangas y Carreras).

Todo repostaje (carga de combustible) del tipo que sea está prohibido salvo cuando el kart en cuestión se encuentre parado en su carpa o Parque de Servicio.

Cada participante deberá disponer de un extintor, de al menos 3 kg., en la carpa de asistencia y/o lugar de trabajo en la asistencia. En las carpas que estén ubicados más de un participante, el número de extintores será igual al número de pilotos albergados en la misma.

Un piloto involucrado en un incidente, no debe abandonar el circuito sin el permiso de los comisarios deportivos.

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.

16.2. Circuito / Pista

Solo los participantes inscritos para la prueba tendrán acceso a la pista, siempre dentro del horario previsto para la prueba. Asimismo, solo los oficiales especificados en el reglamento particular de la prueba 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 de la prueba.

- Está prohibido circular en kart fuera de la Pista en la cual se desarrolla la prueba.
- La circulación por la Zona de Entrada y Zona de Salida de Boxes, así como la vía de paso, tanto durante los Entrenamientos, Mangas y Carrera, se efectuará con las máximas precauciones de seguridad y a velocidad reducida.
- 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.
- 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.

16.3. Detención de un kart en Pista

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.

Durante los entrenamientos, mangas y carreras, un kart que se detenga fuera de la zona de servicio, 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 de la prueba.

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.

Si el kart se reincorpora a la carrera como resultado de esta asistencia externa, debe hacerlo dentro del total respeto al Reglamento y sin obtener ninguna ventaja por ello.

Todo piloto cuyo kart se haya detenido definitivamente deberá seguir las instrucciones que le indiquen los comisarios, hasta el final de los entrenamientos, mangas o carrera.

Salvo durante la suspensión de la carrera, cualquier kart abandonado en el circuito por su piloto, incluso temporalmente, será considerado como que abandona la misma.

16.4. Código de conducta en pista.

Los pilotos deben utilizar la pista en todo momento. Para disipar cualquier duda, donde acaba el asfalto definen los bordes de la pista se consideran que forman parte de la pista pero no los arcenes o banquetas.

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, continuación, 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.

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.

Si un piloto que ha sido alcanzado, parece no haber visto que otro piloto está intentando adelantarle, los comisarios agitarán banderas azules para prevenirle que un piloto más rápido intenta adelantarle.

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 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 de la prueba.

La repetición de faltas graves, o la evidencia de una falta de dominio o control del vehículo (por ejemplo, una salida de Pista), serán comunicadas a los Comisarios Deportivos de la prueba y podrá entrañar la exclusión de la Carrera de todo piloto implicado.

Contactos / colisiones, entendidos como incidentes o colisiones evitables (durante todo el evento, incluidas las vueltas de formación y deceleración), podrán ser sancionados por los Comisarios Deportivos.

17. VERIFICACIONES

17.1. Ningún kart podrá tomar parte en una prueba hasta que no haya sido autorizado por los Comisarios Deportivos a la vista de los resultados de las verificaciones previas a la prueba (Técnicas y Administrativas).

17.2. Los Comisarios Deportivos de una prueba podrán:

Hacer verificar las condiciones de conformidad de un kart o de un concurrente antes, durante y después de los Entrenamientos y/o de la Carrera.

Exigir que un kart sea desmontado durante las verificaciones técnicas para asegurarse de que están completamente respetadas las condiciones de admisión o de conformidad.

Solicitar a un concurrente que proporcione la pieza que ellos puedan creer necesaria.

No autorizar la salida a cualquier kart por razones de seguridad.

18. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

18.1 El organizador le preverá de los documentos exigidos (Reglamento, horarios, publicidades, listas de inscritos, pasaporte técnico, pases, y cuanta documentación estime oportuno y sea de interés para los equipos.

18.2. Salvo derogación expresa de los comisarios deportivos, ningún concurrente/conductor que no haya pasado la verificación administrativa, será autorizado a tomar parte en entrenamientos ni carrera.

19. VERIFICACIONES TÉCNICAS

19.1. Salvo derogación expresa de los comisarios deportivos, ningún concurrente/conductor que no haya pasado la verificación técnica o la haya realizado después de la hora establecida, será autorizado a tomar parte en entrenamientos ni carrera.

19.2. Verificaciones Previas: En las verificaciones técnicas previas se presentará a verificación el material expresado en el boletín de inscripción y/o lista de inscritos oficial.

Será obligatorio que los karts lleven colocados correctamente los números, así como la publicidad obligatoria, si la hubiera, antes de iniciar las verificaciones técnicas previas.

Se podrá hacer uso por parte de la organización de un pasaporte técnico.

El concurrente es el único responsable de que el material verificado cuente con todas las marcas y/o precintos establecidos para la prueba y durante toda la duración del evento. Se recomienda que, antes de abandonar el lugar de verificaciones, el concurrente revise exhaustivamente que este proceso ha sido cumplido y en su defecto proceda a informar a los Comisarios Técnicos.

Marcaje –Precintare: 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 concurrentes y la identificación de los chasis, o de cualquier otro elemento del kart, que deberán coincidir con los indicados por el concurrente para ser utilizados durante el Evento. Los números de los precintos si los hubieran puesto, quedarán anotados en el Pasaporte Técnico (si existiera), que será firmado por el concurrente. 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 marcas, el concurrente, 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 piloto y concurrente podrá llegar a ser, a juicio de los Comisarios Deportivos, excluido del Evento.

Los Comisarios Técnicos podrán controlar el estado de los precintos y/o marcas, antes y después de los entrenamientos clasificatorios, de todas las Mangas 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:

- Si la anomalía es detectada antes de iniciarse los Entrenamientos clasificatorios, cualquiera de las Mangas o carreras, se penalizará con la no autorización a tomar la salida del equipo infractor en Entrenamientos, Manga correspondiente o carrera.

- Si la anomalía es detectada después de iniciarse los entrenamientos clasificatorios se penalizará con la anulación de tiempos obtenidos. Si es detectada después de iniciarse una manga o carrera, será excluido de la misma.
- Se recomienda a los concurrentes 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.,).
- **Verificaciones Finales:** Inmediatamente después de cada sesión de clasificaciones, después de cada manga; y tras cada carrera, los tres primeros clasificados serán verificados en aquellos puntos que los Comisarios consideren oportuno. Los Comisarios Deportivos podrán ampliar en cualquier momento y a su criterio, la cantidad de vehículos a verificar. Las verificaciones técnicas finales de entrenamientos y/o carrera, deberán realizarse en presencia del concurrente del kart a verificar o de su representante. En caso de ausencia del concurrente o su representante durante el acto de verificación debidamente notificado y anunciado, no podrá formularse protesta alguna referida al acto de verificación. Asimismo se podrá recurrir a un mecánico, designado por el concurrente o representante, para las tareas de desmontaje si los Comisarios lo consideran oportuno.

19.3. Como norma general, las infracciones de carácter técnico cometidas en los entrenamientos llevarán consigo la anulación de los tiempos conseguidos. Las infracciones técnicas cometidas en las mangas o carreras conllevarán la exclusión de la manga o carrera correspondiente pudiendo llegar a la Exclusión del Evento, debiéndose tener en cuenta lo especificado anteriormente.

20. ZONAS DE ACCESO Y PARQUES DE SERVICIO

20.1. **Entrada al Pits Line:** La sección de pista que conduce al Pits Line será denominada "entrada al Pits Line y se utilizará para abandonar la pista, el acceso al área de servicio.

Durante la competición, solamente estará autorizado el acceso a la zona de servicio por la entrada al Pits Line.

20.2. **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 Boxes, 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.

20.3. **Zona o Área de reparación:** Lugar indicado en cada circuito, situado entre el carril de entrada y salida de boxes, y reservado para efectuar reparaciones, donde los karts y pilotos pueden recibir ayuda exterior de sus mecánicos durante el desarrollo de Entrenamientos, Mangas y Carreras.

20.4. **Parque de salida:** El Parque de Salida es el área con acceso restringido, donde el piloto y su mecánico de parque cerrado debidamente acreditados proceden, antes de las Clasificaciones, Mangas Clasificatorias, y Carreras, al montaje de ruedas y depósitos de combustible guardados en sus correspondientes Parques.

El Parque de salida será utilizado de acuerdo con el Procedimiento de Parque de Salida.

20.5. **Zona de Pre-Grilla:** La Zona de Pre-Grilla es el área habilitada al efecto de la formación de grillas de salida, normalmente situada entre el Parque de Salida y la salida a pista.

Los Pilotos y sus mecánicos, una vez abandonado el Parque de Salida, están a las órdenes del Jefe de Grilla y deberán seguir sus instrucciones en todo momento.

20.6. Zona de Pesaje: A la finalización de los Entrenamientos Oficiales, Mangas, 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 concurrentes.

20.7. Parque Cerrado: Adicionalmente a lo establecido en el Art. anterior, el Parque de Llegada o zona de pesaje tiene la consideración de Parque Cerrado en toda su área.

- Introducción de elementos.

No está permitida la introducción en el Parque de Gasolina en ningún momento, de ningún producto o sustancia susceptible de ser mezclada con la gasolina. (Ej. Botes, espray, etc.)

21. NEUMÁTICOS.

Los neumáticos verificados previamente serán utilizados para los Clasificaciones, Mangas Clasificatorias y Carreras.

Marca: DURO, distribuidor Frank González.

22. REUNION DE PILOTOS

22.1. El Director de Competición y/o el Director de Carrera realizará(n) un la Reunión de Pilotos en el lugar y a la hora designados por el. Todos los concurrentes (o los representantes que ellos hayan nombrado) y los pilotos admitidos para participar en la Carrera deberán estar presentes durante toda la reunión, y firmar la hoja de asistencia(si existiera).

22.2. Los CONCURRENTES son responsables de la asistencia o no de sus pilotos a la reunión en el horario establecido. Los concurrentes o jefes de equipo deben asegurarse que los pilotos conozcan lo informado en la reunión.

23. COMPOSICIÓN DEL EVENTO

Para todas las pruebas puntuables para el Campeonato la composición será el siguiente:

Verificaciones Administrativas y Técnicas, Entrenamientos Libres, Clasificaciones, Mangas de, Carrera 1 y Carrera 2, Carrera 3, y Entrega de Premios.

24. SITUACIÓN DE PISTA MOJADA (LLUVIA)

24.1. En caso de declararse "Pista Mojada" (condición señalada por el Director de Carrera o Competición), la elección de neumáticos no cambia, se deberá correr con la misma llanta si es que fuese posible o en su defecto se tendrá que dar por finalizada la validez El Director de Carrera se reserva el derecho de mostrar la bandera negra a un piloto, si juzga, que lleva un juego de neumáticos erróneo y va muy lento y peligroso para los otros pilotos.

25. ENTRENAMIENTOS Y WARM UP

25.1. Definición

- a. Entrenamiento oficial no cronometrado: Sesión no obligatoria, abierta a todos los vehículos y pilotos autorizados a tomar parte en el evento. En caso de realizarse, se hará antes del Clasificación.
- b. Warm Up: Sesión no obligatoria, que en caso de celebrarse será el mismo día de la(s) carrera (s), en el que sólo pueden tomar parte los pilotos calificados para la carrera.

Las infracciones cometidas por un piloto o su concurrente durante los Entrenamientos oficiales no cronometrados, serán penalizadas por los Comisarios Deportivos a su exclusivo criterio.

26. CLASIFICACIONES

26.1. **Definición:** Sesión obligatoria para todos los vehículos y pilotos, que deseen tomar parte en la carrera, y hayan sido autorizados a tomar parte en dicha sesión.

26.2. **Composición y Desarrollo:** Cada Serie estará compuesta de un máximo de 15 pilotos, cada serie realizará una sesión de mínimo 10 minutos.

Durante cada sesión, los pilotos tomarán la salida cuando lo consideren oportuno. Cualquier piloto que cruce la línea de salida de la Zona de Salida de Boxes se considerará como que ha tomado la misma.

Todo Piloto que una vez tomada la salida se detenga por cualquier razón, se detiene en el Área de Reparación o Parque de Llegada, se considerará que ha finalizado su Clasificación

26.3. Un kart no puede ser clasificado más que por el piloto inscrito en el mismo.

26.4. La clasificación final será confeccionada de la manera siguiente:

1.- Si se realiza 1 serie:

- La Clasificación se realizará con el mejor tiempo de cada piloto.

En caso de empate, se considerará el 2º mejor tiempo de cada piloto, y así sucesivamente hasta romper el empate.

Si un piloto no pudiera realizar una vuelta cronometrada será clasificado al final de su serie. Si varios pilotos estuvieran en esta situación, sus posiciones se decidirán por sorteo.

26.4. Interrupción de los Clasificaciones

- La decisión de parar los Entrenamientos puede ser tomada únicamente por el Director de Carrera
- El Director de Carrera puede interrumpir las Clasificaciones tantas veces y por tanto tiempo como él crea necesario para despejar la Pista o permitir la retirada de un vehículo.
- Cuando fuera necesario interrumpir las Clasificaciones a causa de obstrucción de la Pista por un accidente o a causa de las condiciones atmosféricas u otras razones que hicieran imposible su continuación, el Director de Carrera ordenará que una bandera roja sea desplegada en la línea de salida. Simultáneamente, otras banderas rojas serán desplegadas en todos los puestos de Comisarios de Pista.
- Cuando la señal de interrupción sea dada todos los vehículos reducirán inmediatamente la velocidad y regresarán lentamente hacia la línea de salida o Parque de Llegada, siguiendo totalmente las indicaciones de los comisarios de pista, y preparados para detenerse si así fuera solicitado por los oficiales de la prueba.

26.5. Reanudación de las Clasificaciones

- Salvo imposibilidad manifiesta, estos entrenamientos serán reanudados al menos para cumplir los tiempos mínimos de Clasificaciones.
- En el caso que una o varias sesiones de Clasificaciones sean interrumpidas, no se admitirá ninguna reclamación relativa a los posibles efectos sobre la calificación de los pilotos admitidos a la salida.

27. GRILLA DE SALIDA

Al final de los Clasificaciones, será publicada la lista de pilotos clasificados y también las grillas de salida.

Solo a estos pilotos les será permitida la salida en las Mangas de clasificación y/o en las Carreras.

27.1. Formación de las Grillas de Salida

- La Grilla de la se formará en función de los resultados de las Mangas Clasificatorias.
- 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 Competición tan pronto como llegue.
- Si se retiran uno o más vehículos antes de la publicación definitiva de la grilla de salida, sus espacios en la misma serán completados con los vehículos de reserva, si los hubiera, que serán admitidos a la salida en los últimos puestos de la grilla.
- Después de la publicación de la grilla de salida, ningún vehículo de reserva será admitido a participar en la carrera.
- En el caso de que uno o más vehículos no se presenten a la salida, una vez cerrado el parque de peggilla, su puesto quedara desocupado al momento de dar la largada

28. CARRERAS.

Cualquier concurrente que por cualquier razón tenga motivos fundados de que su kart/s no estará/an listos para tomar la salida, deberá informar a la mayor brevedad al Oficial al cargo de la Grilla de Salida, que a su vez informará al Director de Carrera.

El orden se salida se establece según el numero de mangas por carrera:

Carrera de tres mangas: Manga 1 se partirá de acuerdo al orden clasificatorio, manga 2 se partirá en orden inverso a las posiciones de llegada de la manga 1 es decir el primero partirá ultimo y así sucesivamente, manga 3 se partirá de acuerdo a la sumatoria de puntos adquiridos en la manga 1 y 2

29. PROCEDIMIENTO DE SALIDA

29.1. Disposiciones Generales

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.
- 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.

- La grilla tendrá una formación de dos filas.
- Una vez los karts abandonan la zona de Pre-grillas y traspasan la línea que delimita el final de los boxes o carril de aceleración, no pueden recibir ningún tipo de ayuda exterior.
- Cualquier piloto con su kart, presente en la grilla de salida o Pre-grilla dentro de los tiempos establecidos, será considerado como salido a la prueba, independientemente del número de vueltas realizadas.

2. Tipos de Salida

- El tipo de salida deberá indicarse en: "Salida Lanzada" La grilla estará constituida por dos líneas de karts.
- La salida debe ser dada mediante la Bandera nacional o Bandera Verde.
- 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.

29.2. **Vuelta de Formación**

- 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.
- En las categorías con embrague centrifugo, una vez arrancados los motores, los pilotos quedarán a las órdenes del Jefe de Grilla, quien será el que determine el momento de iniciar la vuelta de formación, una vez todos los pilotos estén en condiciones de hacerlo.
- En el momento en que el Director de Carrera agite la bandera verde, los vehículos deberán iniciar la vuelta de formación manteniendo el orden de la grilla de salida y siguiendo al piloto en "Pole Position".

29.3 Salida Lanzada. Secuencia del procedimiento: Una vez formadas las Pre-Grillas, 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 su posición y sin adelantar al pole position.

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.

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

- Circular en dos filas y en paralelo, a velocidad reducida.
- No utilizar otro itinerario que el delimitado por la pista para la carrera.
- Guardar la posición marcada en la Pre-Grilla.
- No efectuar ensayos de salida.
- 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 blanca previa la largada

- En el caso de que no puedan recuperar su posición original al llegar a la línea blanca tomarán la salida en el lugar que ocupen en dicho momento.
- Después de esa línea ninguna maniobra de adelantamiento (para recuperar el puesto de clasificación) será autorizada.
- En el caso de una nueva vuelta de formación, podrá volver a intentar recuperar su posición una vez haya pasado por la línea de meta y antes de llegar de nuevo a la línea blanca
- Si un piloto se detiene por cualquier motivo durante la vuelta de formación, no podrá intentar arrancar de nuevo su kart antes de haber sido superado por la totalidad del pelotón. Solo entonces podrá recuperar su posición original, siempre que no afecte a la seguridad y hasta el lugar donde esté ubicada la línea blanca
- Para recuperar su posición no podrá usar ningún otro camino o vía que no sea la considerada como pista y delimitada por el asfalto.
- 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 excluido de esa Manga o Carrera.
- El Director de Carrera podrá detener la vuelta de formación si considera que un piloto se ha parado o retrasado por infracción de otro conductor, o indicará una vuelta suplementaria de formación para que este piloto pueda recuperar su posición.
- 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. Si el circuito está equipado con un sistema de control de velocidad, los pilotos deberán llegar a una velocidad mínima de 20 km/h. y máxima de 30 km/h, manteniéndola hasta que la señal de salida haya sido dada.
- Los karts deben mantener su posición y circular en dos filas dentro de las líneas marcadas en la pista, a una velocidad constante, hasta que la señal de salida haya sido dada.
- Durante todo el procedimiento, todos los pilotos deben respetar una distancia de seguridad entre sí, no mayor a un kart de distancia, que evite los contactos.
- Todo piloto que toque, golpee o empuje al kart que le precede podrá ser sancionado.
- Todo piloto que se salga de su carril 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 10 segundos por una salida integral del pasillo (más de dos ruedas fuera).
- Si no considera correcta la formación, significará que debe realizarse otra vuelta de formación y se inicia de nuevo el procedimiento de salida.

29.4. Falsas salidas e incumplimientos al Procedimiento de Salida.

- En el caso de repetidas falsas salidas o por incidentes en la Vuelta de Formación, el Director de Carrera o el Director de Competición, 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.
- La grilla de salida será la misma que en el procedimiento inicial.

- 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.
- 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.

30. CARRERAS

30.1. Composición y Desarrollo

- En cada evento se realizarán 3 mangas, denominadas Manga 1, Manga 2 y manga 3.
- La grilla de la manga 1 se establecerá de acuerdo a los puntos obtenidos en las Mangas Clasificatorias
- La Grilla de la manga 2 se formará en función de la publicación dada por la Dirección de Carrera, o de acuerdo a como esta en el reglamento particular .

30.2. Interrupción y reanudación de Mangas Clasificatorias, y Carreras.

Interrupción

- Cuando fuera necesario interrumpir las Mangas Clasificatorias, o Carreras a causa de obstrucción de la Pista por un accidente o a causa de las condiciones atmosféricas u otras razones que hicieran imposible su continuación, el Director de Carrera ordenará que una bandera roja sea desplegada en la línea de salida. Simultáneamente, otras banderas rojas serán desplegadas en todos los puestos de Comisarios de Pista.
- En este caso, todos los karts deben reducir inmediatamente su velocidad y volver a la zona de Pre-Grilla, área de reparación, o pararse en la pista en el lugar que haya sido designado, siguiendo las instrucciones de los Comisarios.

Considerando que:

- Está prohibido adelantar.
- Algún punto de la pista puede estar parcial o totalmente obstruido.
- La clasificación será la de la vuelta anterior a aquella en la que se ha dado la señal de parada.

El procedimiento a seguir varía en función del número de vueltas completadas por el piloto clasificado en primera posición antes de dar la señal de parada.

Reanudación

La reanudación o nueva salida se realizará mediante los siguientes criterios:

Caso A

Menos de 2 vueltas realizadas.

- La salida original será considerada nula y no realizada.
- La grilla de salida será la misma que la original.
- Se admitirá a la nueva salida a todos los Pilotos presentes en el procedimiento de la salida original, con su kart original.

- Solo se permitirá trabajar en los karts en el Área de Reparación, y se permitirá la introducción de recambios (en el caso de chasis y motores, solo los verificados). - Las plazas no ocupadas de la grilla de salida, se mantendrán vacantes.

Caso B

Más de 2 vueltas han sido realizadas pero menos del 75% de la distancia prevista de la Manga, La Manga se considerará dividida en dos partes.

- La clasificación provisional será la de la vuelta anterior a la vuelta en la que se mostró la bandera roja.
- Una nueva salida será realizada cuando lo indique la Dirección de Carrera.
- La grilla de salida será determinada por la clasificación provisional de la vuelta anterior a la vuelta en la que se mostró la bandera roja.
- No se autoriza la utilización del kart o motor de reserva.
- Se permitirá trabajar en los karts.

Caso C

75% o más de la distancia de la Manga ha sido realizada, redondeando las vueltas por exceso.

- La Manga o Carrera se considerará como finalizada.
- La clasificación será la de la vuelta anterior a la vuelta en la que se mostró la bandera roja.
- Se otorgarán la totalidad de los puntos.

30.3 **Detención definitiva de una Carrera**

Si una Carrera se suspende según los casos previstos en el artículo 30.2, sin poder reiniciar la salida, no se atribuirá ningún punto en el Caso A (menos de 2 vueltas), se atribuirá la mitad de puntos en el caso B (más de 2 vueltas y menos del 75%) y la totalidad de puntos en el caso C (más del 75 %).

31. LLEGADA

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

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

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

31.4. 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 participantes, en todo momento, las mismas pautas de conducta observadas durante la competición.*** Todos los karts se dirigirán directamente al Parque Cerrado o Balanzas, sin pararse y sin ninguna ayuda, excepto la de los Comisarios si fuera necesario, usando el desarrollo normal de la pista y sin ningún retraso innecesario.

31.6. 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.

32. PARQUE CERRADO

32.1. Únicamente los Comisarios Técnicos y los Comisarios autorizados tendrán acceso al Parque Cerrado.

32.2. Ninguna intervención podrá ser realizada sin la autorización expresa de los mismos.

32.3. 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.

32.4. El Parque Cerrado deberá ser suficientemente amplio y protegido para asegurar que ninguna persona no autorizada tenga acceso al mismo.

32.5. Al finalizar los Entrenamientos cronometrados y después de cada Manga, los pilotos con su kart deberán dirigirse directa e inmediatamente al Parque Cerrado

32.6. Los karts no podrán ser retirados del Parque Cerrado hasta la apertura del mismo por los Comisarios Deportivos de la prueba.

32.7. El recorrido entre la línea de llegada y la entrada al Parque Cerrado tendrá consideración de Parque Cerrado.

32.9. La duración del Parque Cerrado quedará determinada por los Comisarios Deportivos.

33. PUNTUACIÓN

33.1. Para puntuar en una Carrera deberán efectuar al menos el 50% 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).

33.2. El vehículo encasillado 1º será el que haya cubierto la distancia prevista en el tiempo más corto. Todos los vehículos serán encasillados 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.

33.3. 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 Reglamento Deportivo.

33.4. Transcurrido el período de presentación de reclamaciones sin haberse presentado ninguna la clasificación pasará a ser definitiva, será firmada por los Comisarios Deportivos

33.5. Si, por el contrario, transcurrido ese período de tiempo no pudiera firmarse la clasificación oficial, los Comisarios Deportivos emitirán una decisión que recoja, respecto a los vehículos que pudieran estar afectados, los motivos por los cuales está pendiente la precitada clasificación definitiva. Para el resto de los participantes se considerarán definitivos los elementos que han servido para establecer la clasificación.

34. DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS

34.1. Distribución de puntos en Carrera

Para cada Carrera de cada prueba puntuable, se establecerá el siguiente sistema de puntuación:

lugar	puntos
1	20
2	16
3	12
4	10
5	8
6	6
7	4
8	2
9	1

Y así sucesivamente en función decreciente de puntos.

A los pilotos no clasificados o excluidos se les adjudicará 0 puntos.

35. ENTREGA DE PREMIOS

Los 3 primeros clasificados en cada Carrera y el representante del primer equipo clasificado deberán participar en la ceremonia de entrega de premios en el pódium y respetar todas las reglas e instrucciones referentes al procedimiento del mismo.

La ceremonia de pódium se realizará en base a lo establecido en el reglamento particular.

36. RECLAMACIONES Y APELACIONES

36.1. Cualquier reclamación deberá ser formulada conforme a lo establecido. Las reclamaciones deberán presentarse por escrito al Director de Carrera o su adjunto (o en su defecto a los Comisarios Deportivos) en el plazo máximo de 10 minutos siguientes a la publicación de los resultados de los Clasificaciones y Mangas clasificatorias y durante los 30 minutos que sigue a la publicación de la clasificación de las Carreras.

36.2. Conforme a lo indicado en el Capítulo XIII del Código Deportivo Internacional, todo concurrente tiene derecho a apelar contra las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos de las pruebas en la forma y plazos establecidos en el citado Capítulo.

37. CLASIFICACIONES DEL CAMPEONATO AUSTRAL 2018

El título de piloto ganador de un Campeonato, Copa, Trofeo será concedido al que haya conseguido el mayor número de puntos.

En casos de empate entre pilotos, la regla de desempate será la siguiente:

1º) Según la calidad de los puestos (1º, 2º, 3º, etc.) obtenidos en las clasificaciones de las pruebas puntuables y que hayan servido para constituir su total de puntos retenidos.

2º) Si persiste el empate, según la calidad de los puestos (1º, 2º, 3º, etc.) obtenidos en las clasificaciones de todas las Carreras puntuables para el Certamen, en las cuales haya tomado parte cada uno de los aspirantes empatados.

3º) Si persiste el empate, calidad de los puestos (1º, 2º, 3º, etc.) obtenidos en todas las Mangas Clasificatorias realizadas en las pruebas puntuables para el Certamen.

4º) Si persiste el empate, calidad de los puestos (1º, 2º, 3º, etc.) obtenidos en las Clasificaciones en las pruebas puntuables para el Certamen.

DISPOSICIONES FINALE

1-) Toda Modificación Deportiva o técnica que no conste expresamente en el presente reglamento, están prohibidas.

2-) En el caso de una agresión verbal o física por parte de un piloto a otro deportista, miembro de un equipo y /o una autoridad de una competencia, el agresor será sancionado con la exclusión de la competencia y la pérdida de todos los puntos obtenidos en el torneo o torneos que estén en disputa dentro de una misma competencia.

3-) Para optar por un título en los dos campeonatos provinciales se deberá participar obligatoriamente en el 75% del # de competencias válidas. Ejemplo 3 de 4

La duración mínima del torneo será de 4 fechas por campeonato y el campeón general se obtendrá de acuerdo a la suma de los puntajes recibidos en cada campeonato.

No existirán carreras de descarte, es decir todas las validas suman al puntaje final.

REGLAMENTO TÉCNICO.

Artículo 1 NEUMATICOS

CATEGORIA	Neumáticos
MASTER 125	DURO (Medida traseras: 11X7.10-5, delanteras: 10X4.5-5)
SENIOR 125	DURO (Medida traseras: 11X7.10-5, delanteras: 10X4.5-5)
OPEN KART	DURO (Medida traseras: 11X7.10-5, delanteras: 10X4.5-5)
BABY KART	llanta libre

Ningún participante en esta podrá utilizar compuestos diferentes a los especificados ya sea en prácticas libres o en oficiales, a menos que los comisarios lo determinen.

Ningún participante en esta podrá utilizar compuestos diferentes a los especificados ya sea en prácticas libres o en oficiales, a menos que los comisarios lo determinen.

NOTA: en caso de lluvia se correrá con llantas de seco en todas las categorías.

Artículo 2 PESO y EDAD

CATEGORIA	PESO	EDAD
MASTER 125	155 kg 341 libras, (160 Kg 352 libras motor 2001)	+ 16
SENIOR 125	155 kg 341 libras, (160 Kg 352 libras motor 2001)	+ 16
OPEN KART	155 kg 341 libras de 125cc y libre 100cc	+ 16
BABY KART	llanta libre	5 a 12

Todo peso adicionado al kart, para cumplir con lo especificado en cada una de las categorías, deberán estar sujetas al chasis o a cualquier otra parte del kart, con sus respectivos pernos, no con cintas o bridas de plástico.

Todo piloto deberá pasar el pesaje con la cantidad mínima de combustible, (5cm) antes de ingresar a la pregrilla de partida.

Todo piloto deberá terminan la carrera con la minima cantidad de peso especificado en el reglamento.

Ninguna persona ajena a la organización podrá acercarse a los pilotos en el momento de su pesaje final, de no cumplir esta disposición el piloto será descalificado.

Artículo 3 MOTOR

CATEGORIA	MOTOR
MASTER 125	Cámara de compresión 10.5 cc Mínimo Biela del motor original con grabado IAME. Encendido de motor marca PVL 20° Largo escape: 78 cm (desde El filo interno del motor donde nace el codo de escape hasta el final del pico de escape) Salida de pico de escape 13cm Carburadores stock Empaque rojo en la base del cilindro. En el cabezote dos empaques uno de un décimo y otro de dos décimos. Nota: según ficha de homologación esto no excederá los 178° en el escape.
SENIOR 125	Parilla 125cc RA SUDAM, Stock sellado de acuerdo al reglamento técnico.
OPEN KART	Preparación libre
BABY KART	Libre

Artículo 4 PIÑON, CATALINA Y COMBUSTIBLE

CATEGORIA	PIÑON	CATALINA	COMBUSTIBLE
MASTER 125	80 dientes	10 dientes.	Super (aceite libre)
SENIOR 125	80 dientes	10 dientes.	Super (aceite libre)
OPEN KART	Libre	Libre	Super (aceite libre)
BABY KART	Libre	Libre	Libre

Artículo 5: IDENTIFICACIÓN Y SEGURIDAD

Todo kart, deberá tener los cuatro números de identificación en los pontones, adelante, atrás y laterales, los cuales no podrán estar formados por más de dos dígitos.

Todo kart debe tener sus 4 pontones obligatorios completamente identificados.

El no cumplimineto de esta disposición de seguridad no le habilitara para el inicio de la competencia.

Todo piloto deberá usar los siguientes artículos de seguridad:

- Casco
- Guantes
- Overol.
- Collarin

El no cumplimiento de esta disposición de seguridad no le habilitará para el inicio de la competencia.

Artuculo 6: EQUIPO DE ASISTENCIA

- El personal de Asistencia mecánica debe estar Identificado con CHALECOS REFLECTIVOS, para evitar inconvenientes ya sea en Pits o en Pista.

Artículo 7: INSCRIPCIONES

- El valor de la inscripción será de \$ 55.00 dólares.
- Alquiler de transponder \$ 15.00 dolares
- Las inscripciones se receptorán HASTA UN DIA ANTES DE LA CARRERA, los pilotos que no se inscriban hasta esta fecha deberán pagar un valor de \$20 dólares extra por inscripción extraordinaria.(10 días antes se informara el prodecimiento para las inscripciones)
- Todo piloto tendrá derecho a la devolución de su inscripción hasta el inicio de la clasificación.

AVISO IMPORTANTE

Todos los motores deberán estar sellados por el comisario técnico, sin excepciones.

El sellado del motor implica abrir y comprobar los elementos antes señalados.

El valor de sellado será: \$ 25,00 en taller designado y \$30,00 en pista.

Todos los pilotos locales deberean sellar el motor hasta 1 dia antes de la carrera en los horarios estblecidos por el comisario tecnico.

Todos los pilotos visitantes podran sellar los motores el dia de la carrera en los horarios establecidospor el comisario tecnico.

Ningun pilotos sera autorizado a participar de la carrera sin antes haber pasado la revicion tecnica y sellado de motor y carburador.