

El presente Reglamento Argentino de Karting entra en vigencia el 1º de enero de 2021 y reemplaza a todo otro reglamento deportivo similar emitido con anterioridad.

CAPITULO 1

Nomenclatura y Definiciones Generales

La nomenclatura, definiciones y abreviaturas indicadas a continuación, serán adoptadas en el presente Reglamento Argentino, en sus anexos y en toda otra documentación, y serán de uso general.

Kart

El Kart es un vehículo terrestre con o sin carrocería con 4 ruedas que no están alineadas y en constante contacto con el suelo, dos de ellas controlan la dirección y las otras dos transmiten la potencia.

Sus principales partes son el chasis, el motor y los neumáticos.

Clase o Categoría

Grupo de vehículos con características similares (cilindrada, tipo de motor u otra)

Comité de organización

Un grupo de por lo menos tres personas reconocidas por la CNK-CDA como capaces de organizar un evento y aplicar el reglamento particular de la Prueba (RPP).

Competencia, Evento o Manifestación Deportiva

Cualquier carrera o intento individual de récord o endurance o regularidad donde un Kart compite.

Las competencias pueden ser Nacionales o Zonales.

Competencia Nacional

Una competencia es nacional cuando es exclusivamente accesible a Pilotos y a titulares de una licencia otorgada por la CDA-ACA.

Una competencia nacional debe estar obligatoriamente inscripta en el calendario nacional publicado por la CDA-ACA.

Competencia Zonal

Una competencia es zonal cuando es exclusivamente accesible a Pilotos y a Concurrentes de la misma zona o región, es decir titulares de una licencia zonal otorgada por la FRAD de la región en donde se organiza dicha competencia.

Una competencia y un campeonato zonal deben estar obligatoriamente inscriptos en el Calendario Zonal de la FRAD, con comunicación a la CNK como MINIMO 2 meses antes del comienzo de los mismos.



Competencia Reservada

Una competencia es reservada cuando es accesible a Pilotos y a Concurrentes que satisfagan condiciones particulares no previstas en las definiciones precedentes.

Competencia Prohibida

Toda competición proyectada que no sea organizada en conformidad con las disposiciones del RDA será prohibida por la ADN.

Si tal competición se encuentra comprendida en un "Meeting" para el cual se ha expedido un permiso, el permiso será nulo y no válido.

Las prescripciones del Art. 58 del Capítulo III Competiciones - Generalidades del RDA son aplicables a cada licenciado que tome parte en tales competencias.

Fecha Protegida

Será la protección que tendrán, el Campeonato C.O.D.A.S.U.R de Karting y el Campeonato Argentino de Karting. Dicha protección implica la prohibición de realizar eventos de kart de asfalto en todo el territorio argentino.

En el Caso del Campeonato C.O.D.A.S.U.R de Karting será desde los siete días anteriores al evento hasta la finalización del mismo.

Para el Campeonato Argentino de Karting la "Protección" será solo para la fecha en el que se realice el evento.

Duración de manifestaciones deportivas y pruebas

Se inicia una manifestación deportiva en el momento en que comienza la primera prueba y finaliza cuando se ha concluido la última prueba.

Se considera que una prueba debe comenzar a la hora prevista por el RPP para la apertura de las verificaciones administrativas y/o técnicas, y comprenderá todos los ensayos y la competencia en sí misma.

Piloto

Persona que conduce un kart en una competencia de cualquier tipo, obligatoriamente en posesión de una licencia de piloto otorgada por la CNK o una FRAD.

Concurrente

Toda persona física inscripta en una competencia y obligatoriamente en posesión de la licencia de concurrente, otorgada por la CNK o una FRAD, esta deberá ser una persona mayor de 18 años.

Si el Piloto inscribe su kart debe tener un Concurrente por lo que también deberá poseer su correspondiente licencia.

Director de equipo

Toda persona física que tenga a su cargo la dirección, administración y/o se encuentre a cargo del acondicionamiento de al menos dos autos.

Preparador:

Toda persona física que sea encargado del funcionamiento, mantenimiento del motor de un auto

Carrera

Competencia en la cual la velocidad constituye el factor determinante para la clasificación.

Inscripción

Una inscripción es un contrato entre el concurrente y el organizador.

El mismo obliga al concurrente a tomar parte en la competencia para la cual se ha inscripto, excepto en los casos de fuerza mayor, debidamente constatados en forma escrita por el titular presentados ante las autoridades de la competencia.

Licencia

Es un certificado de registro otorgado por la CNK del ACA o por una FRAD autorizada, Piloto, Concurrente, Director de Equipo y Preparador que deseen participar en cualquier competencia o tentativa de récord reguladas por el presente RAK, y/o disposiciones vigentes.

El portador de una Licencia debe conocer este reglamento estar en un todo de acuerdo con sus disposiciones y cumplirlas. Nadie puede participar en un evento deportivo si no posee una licencia.



FONDO AMARILLO



FONDO BLANCO



FONDO BLANCO

Licencia Internacional

Es la licencia emitida por el A.S.N de cada país para competir en el exterior, la misma deberá ser acompañada por el Art. 3.9.4 FIA ambas emitidas por la autoridad deportiva nacional (CDA-ACA).

Licencia Provisoria

La CNK y/o las FRAD afiliadas, tendrán el derecho de otorgar una licencia con carácter "Provisoria" para un número determinado de competencias.



El Piloto así licenciado será observado en su comportamiento y resultados, a efectos de evaluar el otorgamiento definitivo de su licencia o el rechazo de la misma.

Logo

Insignia oficial de la CNK del ACA cuyo diseño figura en el Art. NC 2.31 del presente Reglamento. Su utilización debe ser expresamente concedida por la CNK del ACA.

Marcas

Nombre dado por el constructor y por el cual se comprende uno o varios modelos, tipos, versiones de un determinado producto. (Por ejemplo: Constructor TAL - KO: marca TKM, modelo S 89 TT o TAL - KO: marca Arrow, modelo KE5).

Parque Cerrado

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

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

El Parque Cerrado está prohibido a toda persona, excepto a las Autoridades del ente fiscalizador de la competencia.

En el Parque Cerrado no se pueden efectuar reparaciones.

Reglamento Particular

Documento oficial obligatorio elaborado por el Organizador de una competencia reglamentado los detalles de la misma.

Director de la Prueba

El Director de la Prueba puede ser al mismo tiempo Secretario del Evento y puede hacerse ayudar por adjuntos.

En un Campeonato que comprenda varias competencias puede haber en cada una de ellas, un Director de la Prueba distinto.

El Director de la Prueba es el responsable de conducir el Evento al programa oficial.

En particular deberá:

- Asegurarse de que todos los Oficiales estén en sus puestos y prevenir a los Comisarios Deportivos de la ausencia de alguno de ellos.
- Asegurarse que los Oficiales estén provistos de todas las informaciones necesarias para cumplir sus funciones.
- Asegurarse que los Oficiales estén provistos de todos los elementos para su desempeño.
- Vigilar a los concursantes y a sus karts e impedir a todo concursante y Piloto excluido, suspendido o descalificado tomar parte en las competencias para las cuales no está habilitado.



- Asegurarse de que cada kart lleve el número que le corresponde.
- Presentar a los C.D. toda la proposición relativa a cambios en el Organigrama, Faltas, Infracciones o reclamaciones de un concursante.
- Recibir las reclamaciones y transmitir las sin retraso a los C.D. que decidirán la solución a dar.
- Controlar los Procedimientos de largada.
- Informar a los competidores las distintas sanciones y señalizaciones.

CAPÍTULO 2

Prescripciones generales aplicables a todos los Campeonatos de Karting de la República Argentina.

1) Definiciones

A) La Comisión Nacional de Karting, es parte Dependiente de la Comisión Deportiva Automovilística del Automóvil Club Argentino, regida por los estatutos del ACA, el Reglamento Deportivo Automovilístico, el Reglamento Argentino de Karting.

2) Disposiciones Generales

2.1 Aplicación de las disposiciones generales

Todos los RPP de pruebas del calendario de la CNK deberán estar de acuerdo con las cláusulas del RDA y sus anexos, así como también del RAK y sus anexos, y las modificaciones aprobadas y publicadas por la CNK.

2.2 De los eventos

Establécese que la actividad del karting en el territorio de la República Argentina regulada por la CNK, queda organizada de la siguiente forma:

Competencias Nacionales:

Serán las que se realicen en cumplimiento de los calendarios previstos por el Campeonato Argentino de Karting. Los pilotos deberán poseer Licencia nacional o internacional emitida por la CDA-ACA.

Competencias Zonales:

Serán las llevadas a cabo por aquellas entidades que a juicio de cada FRAD, merezcan tal carácter. Las mismas deberán ser aprobadas por la CNK. Podrán existir hasta un máximo de dos por FRAD. Deberán presentar sus propuestas de Calendario, Reglamento de Campeonato y Reglamentos Técnicos, deberán presentar la documentación actualizada referida a su carácter jurídico y autoridades. Deberán utilizar elementos homologados/habilitados CNK.

Los pilotos deberán poseer Licencia GRADO "E".



1. Competencias de categorías club o cerradas:

Revestirán tal carácter todos aquellos otros eventos que no estén comprendidas en las clasificaciones precedentes. Deberán cumplimentar los mismos requisitos que las competencias zonales en lo que a la presentación de sus calendarios y reglamentos se refieren. Antes del inicio de la primera competencia de su campeonato deberán presentar la documentación actualizada referida a su carácter jurídico y autoridades, como así también la lista de socios o adherentes. Aquellos que no se encuentren incluidos en dichas listas, no podrán participar. El 1º de julio de cada año dichas listas deberán ser actualizadas.

Los pilotos deberán poseer Licencia GRADO "G".

2. Copas:

Las mismas deberán ser monomarca en cuanto a motores y/o chasis se refiere. Deberán presentar sus propuestas de Calendario, Reglamentos del Torneo y Técnico los cuales serán aprobados por cada FRAD.

Deberán utilizar elementos homologados y/o habilitados CNK.

Los pilotos deberán poseer Licencia GRADO "G".

3. Kart Escuela:

En cada Federación Regional de Automovilismo Deportivo afiliada a la CDA-ACA deberá existir como MINIMO una "Escuela de Kart".

Estas divisiones serán monomarca en chasis y motores. Deberán poseer un instructor reconocido por la CNK ante quien tendrá que presentar sus antecedentes para tal fin. No podrán realizar carreras siendo cada una de sus salidas a pista calificadas como exhibiciones.

Los motores no podrán erogar una potencia superior a los 6 HP.

Tendrán una única divisional, cuyos pilotos deberán tener un mínimo de cinco y un máximo de siete años de edad al inicio de cada año calendario, poseer una Licencia médica y autorización de sus padres legalizada ante escribano público para poder participar en competencias de karting.

Las FRAD deberán enviar a la CDA-CNK los datos técnicos y deportivos de la escuela en cuestión para su aprobación.

Edades

Categoría MINI: Para pilotos de **mínimo 7 (SIETE) años cumplidos** a la fecha de la primer carrera en la que vaya a participar **y máximo de 10 (DIEZ) años cumplidos** durante el año del Campeonato.

Categoría CADETE: Para pilotos de **mínimo 9 (NUEVE) años cumplidos** a la fecha de la primer carrera en la que vaya a participar **y máximo 12 (DOCE) años cumplidos** durante

el año del Campeonato.

Categoría SUDAM JUNIOR: Para pilotos de **mínimo 12 (DOCE) años cumplidos** a la fecha de la primer carrera la cual vaya a participar **y máximo de 14 (CATORCE) años cumplidos** durante el año del Campeonato

Categoría SUDAM SENIOR: Para pilotos de **mínimo 14 (QUINCE) años cumplidos** a la fecha de la primer carrera en la cual vaya a participar.

Categoría PROAM: Para pilotos de **mínimo 26 (VEINTISEIS) años cumplidos** a la fecha de la primer carrera en la cual vaya a participar.

2.10 De los inscriptos

En un evento, la inscripción la deben realizar y firmar Piloto y/o Concurrente.

2.11 Condiciones Generales

A) El concurrente que está inscripto en una competencia es responsable de la conducta del piloto, sus mecánicos y acompañantes, El Director de Equipo será responsable de la conducta de sus mecánicos y demás integrantes del mismo debiendo observar y hacer observar todos los requerimientos de los reglamentos deportivos y técnicos, así como también lo especificado en el RDA, dicho concurrente deberá permanecer dentro del Kartódromo donde se disputa el Evento en cuestión desde la hora que indique el RPP de comienzo hasta la finalización de Verificación Técnica.

Si un Piloto se ve involucrado en un incidente, tanto el mismo como su Concurrente no podrán retirarse del Kartódromo sin la autorización del Comisario Deportivo.

Si el concurrente no puede concurrir en persona al evento, debe nombrar por escrito quien lo reemplaza.

La persona que se halla a cargo de un Kart inscripto en cualquier momento de un evento, es responsable conjuntamente con el concurrente de dicho kart y de todos los individuos del equipo.

B) El Concurrente deberá asegurarse que su kart cumpla con todos los requisitos técnicos y de seguridad durante todas las prácticas y la carrera.

C) Todas las personas que de alguna manera permanezcan en la pista, Áreas de Servicios, o Paddock, deberán exhibir la credencial que los habilite para ello.

2.12 Verificación administrativa y verificación técnica.

A) El Piloto y el Concurrente inscriptos deberán presentarse a la verificación administrativa, deberán estar acompañados de toda la documentación correspondiente.

B) Solamente con un permiso especial otorgado por los Comisarios Deportivos y por una circunstancia de fuerza mayor un concurrente inscripto podrá realizar las verificaciones fuera del horario estipulado.

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

Licencia médica.

Licencia deportiva (Piloto, Concurrente, Director de Equipo y Preparador).

Documentos personales (DNI o Cedula de Identidad).

Documentación adicional si la hubiere.

La verificación debe hacerse en forma personal.

D) En cualquier momento de una prueba los Comisarios Deportivos y/o Técnicos podrán:

- Efectuar una verificación técnica de un kart y del equipamiento del Piloto.
- Pedir para verificar un kart que abandonó o no se presentó a largar una serie o una carrera de la fase final.
- Pedir a un concurrente que le entregue para verificar cualquier repuesto del kart o muestra de combustible.

E) Cualquier Kart que, después de la Verificación Técnica, es desarmado o modificado en una manera que podría afectar su seguridad o dejarlo fuera de categoría así como también involucrado en un accidente que le provocara las mismas consecuencias, deberá ser presentado nuevamente a los Comisarios Técnicos para su evaluación.

F) El Director de la Prueba puede hacer detener a un Kart, que participó en un accidente, para su verificación técnica.

G) Las Verificaciones Técnicas serán llevadas a cabo por los Comisarios Técnicos y sus oficiales que también serán responsables de los Parques de Servicios y del Parque Cerrado. Estos oficiales están autorizados para dar instrucciones a los concurrentes, quienes deberán cumplirlas estrictamente.

H) Llevar un Kart a la Verificación Técnica será considerado como una forma implícita de conformidad con los reglamentos.

I) A cada concurrente se le entregará en la verificación administrativa una "DECLARACIÓN DE MATERIALES" que deberá ser completado en su totalidad. Si fuera presentado en forma incompleta no se podrá realizar la verificación técnica y el piloto no estará habilitado para participar en la competencia.

J) Los números de carrera así como una posible publicidad oficial deberán estar en su lugar en el kart cuando se lo presenta a la Verificación Técnica (Ver Reglamento Técnico vigente).

K) Hasta el momento que comienzan las Pruebas de Clasificación un piloto podrá cambiar el material que fuera identificado en la Verificación Técnica (excepto los neumáticos). En el caso de que el evento no prevea pruebas de clasificación, ese momento será una hora antes de la primera serie. El nuevo material deberá ser verificado por los Comisarios Técnicos.

L) El organizador deberá proveer de asistentes en el lugar de la verificación técnica hasta el comienzo de las pruebas de clasificación.

2.13 Acceso a la Pista

Sólo los Oficiales designados en el RPP tienen derecho a acceder a la pista.

2.14 Combustible

El combustible a utilizar deberá cumplir con los requerimientos del Reglamento Técnico de la Categoría.

2.15 Parque Cerrado

Solamente las Autoridades del Ente Fiscalizador pueden ingresar al Parque Cerrado, cualquier otra persona podrá ingresar únicamente con el expreso permiso de estos oficiales.

B) Cuando la bandera a cuadros final sea presentada, (clasificación, serie, pre finales o finales) los karts estarán en régimen de Parque Cerrado desde la línea de llegada hasta la entrada del Parque Cerrado.

C) El Parque Cerrado deberá ser lo suficientemente cómodo y resguardado para asegurar que no entre a él ninguna persona no autorizada.

Seguridad general

A) Durante las pruebas libres, la clasificación, mangas, series, pre finales o finales, los karts deberán usar únicamente el circuito fijado, y deberán en todo momento observar las disposiciones del RDA relativas a la conducción en un circuito.

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

Para los pilotos de las categorías **MINI; CADETE MINI SWIFT y X30 CODASUR JUNIOR** no regirá lo indicado en el párrafo anterior, permitiéndose tal ayuda externa al solo efecto de una nueva puesta en marcha por detención del motor.

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

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

E) El piloto sólo puede recibir ayuda en el área de reparación o área de servicios que será determinada en el RPP o en la Reunión de Pilotos.

F) Si el reabastecimiento está autorizado deberá ser realizado en un área preparada especialmente para ello.



G) Excepto en los casos expresamente indicados en el reglamento, nadie puede tocar un kart, salvo el piloto, fuera del área de reparaciones.

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

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

J) Si durante el desarrollo de una competencia un kart gira a marcha lenta por problemas mecánicos, deberá abandonar lo más pronto posible la pista por razones de seguridad de no hacerlo podrá ser retirado de la pista por las Autoridades de la competencia.

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

L) Los oficiales deportivos transmitirán las órdenes a los pilotos por medio de las banderas que indica el RDA. Ningún concurrente podrá usar banderas parecidas a ellas, bajo ninguna circunstancia.

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

N) A lo largo de las series o finales, el piloto que se encontrara en infracción al reglamento técnico, salvo en la última vuelta, ante la orden del Director de la Prueba deberá detenerse obligatoriamente en la zona de servicios y reparar la infracción antes de retornar a la pista.

O) Está entendido que el organizador deberá proveer al circuito con todos los elementos de seguridad desde el comienzo de la primera práctica hasta el final del evento.

P) Cuando el Comisario Deportivo declare que se trata de una carrera con **"Pista Húmeda"**, la elección del tipo de neumático quedará a criterio de los Comisarios Deportivos, excepto en las Categorías **SUDAM JUNIOR; SUDAM SENIOR; y PROAM** cuya elección quedará a criterio del Piloto

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

R) Durante la actividad oficial los Comisarios Deportivos podrán detener a cualquier kart cuyos componentes, o su ausencia, comprometan la seguridad de los participantes.

2.17 Código de banderas

Banderas utilizadas por el Director de la Prueba o sus adjuntos en la línea de la Dirección de la Prueba.

A) Bandera Nacional

(Debe ser agitada) Señal de largada de los ensayos cronometrados, pero no utilizable para la largada de una competencia salvo que momentáneamente no funcionaran los



semáforos.

B) Bandera roja

(Debe ser agitada) Para uso exclusivo del Director de la Prueba en la línea de largada, el mismo indicará a todos los puestos de banderilleros quienes mostrarán la misma y significa la detención absoluta e inmediata de la competencia. También puede ser usada por el Director de la Prueba o sus adjuntos para cerrar la pista antes de una competencia.



C) Bandera a cuadros blancos y negros



(Debe ser agitada) Indica el fin de una práctica, clasificación o carrera.

D) Bandera negra

Informa al piloto que debe dirigirse inmediatamente y entrar y detenerse en el Parque Cerrado. Si el piloto por alguna razón no cumpliera con la orden impartida se deberá mostrar (la bandera negra) como mínimo cuatro vueltas (4) consecutivas.

La decisión de mostrar esta bandera debe ser tomada con acuerdo de los Comisarios Deportivos. El equipo del piloto deberá ser inmediatamente avisado.



• Bandera negra con círculo naranja

Esta bandera se exhibe junto al número del kart e informa al piloto que su kart tiene un desperfecto mecánico que lo hace peligroso para él y para los demás participantes. Deberá detenerse en la próxima vuelta en el área de reparaciones. Podrá volver a la pista una vez solucionado el desperfecto.

• Bandera negra y blanca dividida diagonalmente



Advierte a un piloto que está apercibido por haber realizado alguna maniobra que merece ser apercibida de seguir con esta maniobra será excluido de la competencia.

Estas últimas tres banderas ("D", "E" y "F" deberán ser mostradas junto con una pizarra negra con el número del piloto concerniente blanco.

Estas banderas podrán ser mostradas en un lugar diferente a la línea de largada, de acuerdo al criterio del Director de la Prueba.

Normalmente la decisión de mostrar las banderas "C" y "E" es del Director de la Prueba, sin embargo, los Comisarios Deportivos pueden pedir al Director de la Prueba que la muestre en algún caso específico.

Banderas para ser usadas en los puestos de Oficiales de Pista (Banderilleros).



4. Bandera amarilla

Es una señal de peligro y deberá ser mostrada a los pilotos en dos formas con los siguientes significados:



Desplegada sin agitar: Reduzca la velocidad, no se adelante a otro piloto; delante de él hay un problema en la pista que genera peligro.

Agitada: Reduzca la velocidad no se adelante a otro piloto; prepárese para no seguir la trayectoria habitual, hay un problema en la pista que genera mucho peligro.

Doble Agitada: Disminuya la velocidad. No se adelante. Este listo para detenerse. La pista esta total o parcialmente bloqueada.

La bandera amarilla deberá ser mostrada en el puesto de oficiales de pista inmediatamente anterior al problema. El sobrepaso estará prohibido entre la bandera amarilla y la verde que se mostrará en el puesto inmediatamente posterior al incidente o sobrepasado el lugar del incidente.

5. Bandera amarilla con bandas rojas

Deterioro de la adherencia, debido a la existencia de agua, aceite o cualquier otro elemento que modifique las condiciones de adherencia de la pista.

La bandera será mostrada durante 4 vueltas no obstante la pista recobre su estado original. No es necesario mostrar bandera verde en el puesto siguiente al problema de adherencia.



6. Bandera azul

Es presentada normalmente agitada a los pilotos que van a ser sobrepasados.



I) Bandera blanca

Se la usa generalmente agitada e indica la presencia de un vehículo muy lento en el sector de la pista donde se la muestra.



J) Bandera verde

Finalización de condiciones anormales de competencia.

Se utiliza además para indicar la largada de las vueltas de calentamiento o el inicio de una sesión de ensayos o vuelta de formación, bajo las órdenes del Director de la Prueba.



2.18 Comunicaciones e instrucciones a los concurrentes

Todas las clasificaciones de prácticas, pruebas de clasificación, series y finales serán informadas a través de planillas oficiales de la CNK con los resultados de cada instancia del evento.

2.19 Entrenamiento y clasificación

Toda la disciplina del área de servicios, parque cerrado y de la pista así como también las medidas de seguridad deben ser las mismas a aquellas aplicadas en las series y finales.

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

Solamente durante una práctica libre el Director de la Prueba con acuerdo de los Comisarios Deportivos puede no reiniciarla. **Pero en una prueba de clasificación, si una interrupción fuera causada por un piloto, los Comisarios Deportivos podrán sacarle los tiempos realizados y no podrá participar más en ninguna otra prueba de clasificación.**

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

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

Si un Piloto da por terminada su clasificación debe ingresar al Parque Cerrado caso contrario se le retirarán los tiempos de clasificación, al finalizar la clasificación todos los pilotos deberán dirigirse al Parque cerrado.

2.20 Reunión de Pilotos

Definición: Es una reunión organizada por el Director de la Prueba para todos los pilotos inscriptos en un evento.

El objeto de la reunión es recordar a los pilotos los puntos específicos del reglamento referidos a la organización de la prueba, las nociones de seguridad, ya sea general o específica del circuito utilizado, aclarar cualquier duda con respecto a los reglamentos. Recordar el mecanismo de largada y las reglamentaciones referidas al mantenimiento de los puestos en las grillas durante las vueltas previas al lanzamiento. Recordar el significado de las banderas etc.

La hora de comienzo de la Reunión de Pilotos debe figurar en el programa del evento y a esa hora deberá cerrarse la puerta de acceso y retirar las planillas para firmar.

La reunión deberá llevarse antes de la tanda de Clasificación.

Podrán realizarse reuniones suplementarias únicamente en caso de estimarse conveniente.

La asistencia de todos los pilotos es obligatoria, la inasistencia a la misma será penalizada por el ente fiscalizador con una multa cuyo importe indique el Reglamento de Campeonato de cada Categoría no siendo apelable y debiendo ser abonada en el momento de su notificación, no pudiendo participar de ninguna prueba hasta no abonar la misma. Un registro de asistencia será firmado por cada piloto y otro por cada concurrente. Todos los pilotos deberán permanecer en la reunión hasta la finalización de la misma prestando la debida atención en forma silenciosa.

2.21 Grilla de Largada

- Luego de las pruebas de clasificación, la lista de los pilotos y su clasificación, así como las grillas de largada, deberán ser publicadas oficialmente.

Sólo estos pilotos están habilitados para largar en las series, y/o en las carreras de la fase final.

B) Cualquier piloto cuyo kart no esté en condiciones de largar deberá dar inmediatamente aviso a los oficiales deportivos en la Pre-Grilla, quienes inmediatamente avisarán al director de la Prueba.

C) La grilla de largada se publicará de acuerdo al mejor tiempo de cada piloto en las pruebas de clasificación, en caso de empate el mejor tiempo le será otorgado a quien lo realice primero en tiempo neto.

D) El piloto con el primer lugar de largada tiene derecho a elegir el lugar en la grilla (derecho o izquierdo).

Se lo debe hacer saber al Director de la Prueba en el momento que ingresa a la Pre-Grilla. Esta elección sólo modifica la primera fila. Si el piloto con el mejor puesto no hace la elección, los lugares (izquierdo y derecho) de todas las filas serán los utilizados en las

carreras previas y en un circuito nuevo será fijado por el Director de la Prueba en acuerdo con los Comisarios Deportivos.

El acceso a la Pre-Grilla se cerrará 5 minutos antes de la hora fijada para la iniciación de la carrera. Todo piloto que no esté presente con su kart en ese momento no podrá largar, salvo circunstancias de fuerza mayor comprobadas por los Comisarios Deportivos.

2.22 Procedimiento de largada o Salida

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

La grilla estará constituida por dos líneas de karts.

Las salidas tipo Le Mans están prohibidas, excepto autorización expresa de la CIK FIA previa petición expresa del organizador.

La señal de salida será dada por medio de un semáforo, considerándose como señal de salida el apagado de las luces rojas del mismo. Tan pronto como la salida haya sido dada, serán de aplicación las condiciones de Carrera, estando prohibido dar asistencia, excepto para estacionar el kart en una zona segura.

Secuencia del Procedimiento de Salida

Este procedimiento será aplicable en todas las especialidades, que se registrará por el Reglamento de Circuitos.

La vuelta de formación vendrá precedida de la siguiente señalización:

- 15 minutos antes de la salida. Se abrirá el Parque de Salida para la formación de la Pre-Grilla.

- Panel de 10 minutos. Aviso audible.

- Panel de 5 minutos. Aviso audible. Se cierra la entrada al Parque de Salida.

- Panel de 3 minutos. Aviso audible. Los karts deberán estar situados en su lugar de la grilla, listos para

- tomar la salida y con los neumáticos definitivos instalados. Todas las personas deben abandonar la grilla, excepto los pilotos, mecánicos y oficiales de la prueba.

Panel de 1 minuto. Aviso audible. Finaliza el plazo de realizar cualquier operación de ayuda mecánica exterior en los karts.

Panel de 30 segundos. Aviso audible.

Panel de Arranque Motores. Aviso audible.

Bandera verde. Los pilotos deben iniciar la vuelta de formación. 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, dirigirá su kart al Parque de Salida en el cual 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 esta haya sido dada de forma efectiva, independientemente del número de vueltas de formación que se realicen.

Si el Comisario Deportivo declara "Pista Mojada", estará autorizado el cambio o montaje de neumáticos hasta la aparición del Panel de 3 minutos.

Solo en el caso siguiente podrá ser permitida una variación del procedimiento de salida indicado:

Si comenzara a llover después de la señal de 3 minutos y antes de la vuelta de formación, A criterio del Comisario Deportivo se podrá dar la oportunidad de que los pilotos cambien neumáticos. Se mostraría el Panel de Salida Retrasada, y el procedimiento de salida comenzaría de nuevo desde la señal de 5 minutos, permitiendo que las ruedas sean sustituidas. Durante esta intervención, será posible cambiar neumáticos, ajustar bujes y ajustar presiones de neumáticos, lubricar la cadena y colocar el filtro de aire para lluvia. Cualquier otra intervención esta prohibida.

En este caso, se podrá cambiar neumáticos hasta el panel de 1 minuto.

Cualquier piloto, junto 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.

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 el pre grilla.

En las categorías con embrague centrifugo, una vez arrancados los motores, los pilotos quedaran a las ordenes 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 Comisario Deportivo o el Largador agiten 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".

Salida Lanzada. Secuencia del procedimiento

Una vez formadas las Pre-grillas, los pilotos estarán a las órdenes del Comisario Deportivo y seguirán sus instrucciones.

A las órdenes del Comisario Deportivo, los pilotos iniciaran la vuelta de formación, manteniendo su posición y sin adelantar al pole position.

Una vez que hayan tomado la salida de la vuelta de formación y traspasado la línea de boxes, los pilotos no podrán recibir ayuda externa.

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

Circular en dos filas en paralelo y a velocidad reducida.

Guardar la posición marcada en la pre grilla.

No efectuar ensayos de largada.

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.

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 roja.

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 este ubicada la línea roja.

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. Sin embargo si, 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 ,Serie, Pre Final o Final.

El Comisario Deportivo podrá detener la vuelta de formación si considera que un piloto se ha parado o retrasado por infracción de otro conductor, o indicara una vuelta suplementaria de formación para que este piloto pueda recuperar su posición. Al final de la vuelta de formación, Los pilotos deberán llegar al rectángulo previo a la línea amarilla, a velocidad reducida y constante, en perfecta formación, ocupando su lugar de grilla y perfectamente alineados en dos filas paralelas de karts, cada una de ellas por su lado correspondiente y sin invadir el rectángulo central marcado en la pista. La velocidad a la que debe circular la formación a su llegada a la zona de salida, podrá ser controlada por medios al efecto y vendrá determinada por el Comisario Deportivo.

Cuando los karts se acerquen, las luces rojas estarán encendidas ningún kart puede acelerar antes de que se hayan apagado las luces rojas. Los karts deben mantener su posición, y formación en dos filas sin salirse de ellas, y sin invadir el rectángulo, hasta que la señal de salida haya sido dada.

Si el Comisario Deportivo considera correcta la formación, dará la salida apagando las luces rojas.

Si no considera correcta la formación, encenderá la luz ámbar o naranja o bien no apagará la luz roja, que significará que debe realizarse otra vuelta de formación y se inicia de nuevo el procedimiento de salida.

Cada nueva vuelta de formación deberá ser descontada del total de vueltas.

Salida Parada -Secuencia del procedimiento

Una vez formadas las Pre-grillas, los pilotos estarán a las órdenes Comisario Deportivo y seguirán sus instrucciones.

A las órdenes del Comisario Deportivo, los pilotos iniciaran la vuelta de formación manteniendo sus posiciones y sin adelantar al pole position.



Una vez que hayan abandonado la Zona de Pre grillas y traspasado la línea de final de boxes o carril de aceleración los pilotos no podrán recibir ayuda externa.

Los pilotos iniciaran la vuelta de formación y se dirigirán a la grilla de salida en la pista, utilizando el desarrollo normal de la pista.

Al final de la vuelta de formación y a las ordenes de los Comisarios los pilotos tomaran sus posiciones y detendrán sus karts en la grilla de Salida. Comisario Deportivo, su adjunto o el Director de la prueba estarán en la línea de salida con una bandera roja. 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.

Todo piloto que haga caso omiso de las indicaciones del Comisario Deportivo para colocarse en la posición correcta de salida y se encuentre parado pero en posición avanzada o no centrada con relación a las marcas de la grilla podrá ser penalizado.

Cuando todos los karts estén parados en la grilla en sus posiciones asignadas, un oficial deportivo mostrara una bandera verde al final de la grilla. El Comisario Deportivo, su adjunto abandonaran la Pista al mismo tiempo y los pilotos quedaran a las órdenes del Director de la Prueba.

El Comisario Deportivo o el Largador encenderán el semáforo rojo, o iniciara el encendido secuencial de las luces rojas.

La Salida se considerara dada cuando se apaguen las luces rojas por el Comisario Deportivo durante los siguientes 4 a 6 segundos. Si el Largador no esta satisfecho con el procedimiento, encenderá la luz ámbar o Naranjas o mantendrá la luz roja encendida lo cual significa que una vuelta de formación más será realizada. Si un piloto no pudiera salir, se mantendrá en su kart y notificara su situación levantando los brazos, sin abandonar el kart, y quedara a las órdenes de los oficiales deportivos, para situar el kart en una posición segura.

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 grilla le haya pasado. No estará autorizado a retomar su posición original y deberá tomar la salida al final de la grilla. Ningún piloto estará autorizado a ocupar la posición vacante.

Falsas salidas e incumplimientos al Procedimiento de Salida

En el caso de repetidas falsas salidas o por incidentes en la Vuelta de Formación, el Comisario Deportivo o el Director de la prueba, actuando como Juez de Hechos, podrán parar el procedimiento de salida mediante la bandera roja pudiendo penalizar al/los piloto que las haya provocado.

Una nueva salida será dada inmediatamente, o en un tiempo prudencial que establezca Comisario Deportivo, 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.

Se aplicaría la secuencia del Procedimiento de Salida, estando autorizadas las reparaciones hasta el Panel de 1 minuto.

Cualquier intento de adelantar o retrasar la salida será sancionado.

Incurrir en una salida anticipada los pilotos que, antes de la señal de salida, dejan de estar en la posición de salida asignada.

Para verificar el cumplimiento de la normativa establecida en el Procedimiento de Salida, salidas anticipadas y control de la alineación, todos los oficiales que figuren en el Reglamento Particular de la prueba, serán considerados además Jueces de Hechos.

Podrán nombrarse tantos Jueces de Hechos como sea necesario para constatar las salidas anticipadas.

Neutralización de una Manga, Serie, Pre Final o Final

Una manga o carrera podrá ser neutralizada en el caso de que así se considera necesario por el Director de Carrera.

El procedimiento será usado solo si la pista esta obstruida o si los pilotos u oficiales están en un inmediato peligro físico, pero las circunstancias no son suficientes para justificar la detención de la manga o carrera.

La orden de neutralización será considerada dada, cuando en los puestos de Dirección de Carrera y Puestos de Comisarios se muestren banderas amarillas agitadas y un Cartel **“SLOW” (Panel amarillo con la palabra “SLOW” en negro, preferiblemente)**, que serán mantenidos hasta que finalice la neutralización.

Las luces naranjas intermitentes estarán encendidas en la línea de meta.



Cuando la señal de neutralización sea dada, todos los karts deberán alinearse detrás del kart que vaya primero estando totalmente prohibido realizar adelantamientos.

El adelantamiento solo podrá realizarse en el caso de un kart reduzca ostensiblemente su velocidad debido a un problema mecánico.

Durante la neutralización, el piloto en cabeza dictara a velocidad a la que se debe circular, siempre muy moderada, y todos los demás karts deberán mantenerse detrás del mismo en una formación lo mas compacta posible, Ningún piloto esta autorizado a dejar una distancia mayor a dos karts entre si mismo y el kart que le precede. Ningún kart podrá, bajo ningún concepto, realizar tiempos de vuelta inferiores a su propio mejor tiempo de vuelta en esa misma competencia. Caso contrario será recargado entre 30 segundos y 1 minuto.

Los karts podrán entrar en el Área de Reparación durante la neutralización, pero no podrán reincorporarse hasta que los oficiales del área lo autoricen. Una vez se reincorpore a la

pista, el kart procederá a velocidad reducida hasta llegar al final de la línea de karts tras el líder.

Cuando el Director de Carrera decide el final del periodo de neutralización, las luces naranjas intermitentes en la línea de meta serán apagadas. Esto indicará a los pilotos que la manga o carrera será reanudada en el próximo paso por meta. En la última vuelta de neutralización, los paneles **"SLOW"** serán mantenidos y las banderas amarillas se mostrarán estáticas.

Durante la última vuelta de neutralización, el kart líder seguirá marcando la velocidad, siempre reducida.

El Director de Carrera indicará la reanudación mostrando la bandera verde en la línea de meta. Los adelantamientos seguirán prohibidos hasta superar la línea de meta al final de la neutralización. Al acercarse a la línea de meta, donde la bandera verde será mostrada por el Director de Carrera, los pilotos solo podrán acelerar después de haber cruzado la línea amarilla anterior a la de meta.

Las banderas amarillas y los paneles **"SLOW"** en los puestos de comisarios serán retirados y reemplazados por banderas verdes agitadas. Estas banderas serán mostradas como máximo durante una vuelta.

Todas las vueltas completadas durante la neutralización serán consideradas como vueltas de carrera.

Si la manga o carrera finalizara durante la neutralización, los karts tomarán la bandera de llegada como es habitual, al término de las vueltas previstas para la manga o carrera.

Los adelantamientos solo serán permitidos en el caso de que un kart reduzca su velocidad a causa de un problema mecánico.

2.23 Interrupción de la Carrera

En caso que se hiciera necesario detener la carrera porque el circuito está bloqueado por un accidente o porque las condiciones climáticas, o de otro tipo hacen que sea peligroso continuar, el Director de Carrera o los Comisarios Deportivos, ordenarán que se muestre una bandera roja en la línea de llegada.

Simultáneamente, se mostrarán banderas rojas en todos los puestos de banderilleros.

La decisión de parar la carrera sólo puede ser tomada por los Comisarios Deportivos con acuerdo del Director de Carrera.

Cuando la señal para detenerse sea dada:

Todos los karts reducirán de inmediato la velocidad y se dirigirán directa y lentamente a la línea de bandera roja, sabiendo que:

La clasificación será la correspondiente a la vuelta anterior a la última que haya registrado el puntero en el momento que se dio la señal de detención.

Los karts de carrera y servicio pueden estar en la pista.

El circuito puede estar totalmente bloqueado por un accidente.

Las condiciones climáticas pueden haber hecho que el circuito sea intransitable a velocidad de carrera.

En caso de detención de la prueba para permitir el cambio de gomas Slick por gomas de



lluvia, se podrá, también ajustar bujes y ajustar presiones de neumáticos, lubricar la cadena y colocar el filtro de aire para lluvia. Cualquier otra intervención esta prohibida.

El procedimiento que ha de seguirse varía según el número de vueltas completadas por el primero de la carrera antes de que fuera dada la señal para detenerla:

Caso A

Menos de 2 (dos) vueltas completas desde la luz verde (o apagada la luz roja). Si la carrera puede volver a largarse, se aplicará:

A) La largada original se considerará nula y carente de validez. Toda sanción aplicada durante el procedimiento de largada aplicada antes de la luz verde del semáforo, se mantendrá para las siguientes largadas.

B) La distancia de carrera será reducida en 1 (una) vuelta y en el procedimiento de largada se efectuará vuelta previa.

C) Todos los pilotos que tomaron parte en la largada original serán admitidos en la nueva partida.

D) Luego de haberse dado la señal para detener la carrera todos los karts que puedan hacerlo por sus propios medios, se dirigirán directa pero lentamente a la línea de bandera roja bajo las directivas de los oficiales deportivos.

E) Los karts que fueran asistidos por vehículos de rescate, podrán ser llevados a boxes para su eventual reparación en ese sector, pudiendo regresar a la grilla o largar desde allí, cuando estén en condiciones y dentro de los plazos previstos en los procedimientos de largada.

F) Bajo la indicación de los oficiales deportivos, los karts podrán ingresar a boxes. Todos los karts pueden ser reacondicionados en los lugares habilitados para ello.

G) La carrera se volverá a largar en cuanto las condiciones de pista así lo permitan. El inicio del procedimiento de largada no podrá ser antes de quince (15) minutos de la detención.

H) Cuando el circuito se encuentre en condiciones para reiniciar la prueba los Comisarios Deportivos, habilitarán la misma, 10 (diez) minutos después serán cerrados los boxes y los autos que no puedan ocupar su posición en la grilla podrán largar de boxes. No se aceptarán el ingreso de karts ni pilotos suplentes.

I) La Grilla se ordenará quedando vacíos los lugares de quienes no larguen desde su posición.

J) No se permitirá ninguna recarga o extracción de combustible, bajo pena de exclusión.

Caso B

Más de 2 (dos) vueltas cumplidas desde la luz verde (o apagada la luz roja), pero menos del 75% de la distancia o duración de la carrera:

A) Los karts se mantendrán en la línea de bandera roja o en boxes en régimen de parque cerrado.

B) Los boxes estarán cerrados (salida).

C) La carrera se considerará en dos partes, la primera de las cuales terminó al final de la vuelta anterior a la que se dio la señal de detención.



D) El recorrido de la segunda parte será de 1 (una) vuelta menos que el recorrido original de la carrera menos la primera parte y en el procedimiento de largada se efectuará vuelta previa.

E) La grilla para la segunda parte será la standard con los autos dispuestos en el orden que terminaron la primera parte.

F) Solamente los autos que participaron en la largada original serán aceptados y en ese caso solo si volvieron a la zona de largada o boxes por sus propios medios mecánicos y por el itinerario de la carrera. Quien llegue a los boxes en las condiciones establecidas podrá ser autorizado a reparar recién a partir del momento de producida la nueva largada.

G) Ningún kart de reserva o muleto será aceptado.

H) La nueva largada se producirá en cuanto las condiciones de pista así lo permitiese. El inicio del procedimiento de largada no podrá ser antes de quince (15) minutos de la detención.

I) Ningún trabajo en el kart se podrá efectuar en esta nueva grilla.

J) No se permitirá ninguna recarga o extracción de combustible.

K) La clasificación final será por suma de tiempos.

CasoC)

Si ha sido completado por lo menos el 75% de la distancia total de la carrera o duración, desde la luz verde (o apagada la luz roja), en el momento de la detención (las vueltas se redondean en más hasta el número entero de vuelta siguiente) la prueba será considerada cumplida.

No habrá nueva largada y la Clasificación será establecida al final de la vuelta anterior, cumplida por el primero de la carrera en el momento que se dio la señal de detención.

Para cualquiera de los casos, toda infracción a lo reglamentado, será penalizada con la exclusión del piloto responsable.

2.24 Final

A) La bandera a cuadros será mostrada al kart que lidera la carrera en el momento de cruzar la línea de llegada cuando complete el recorrido total de la misma o cuando realice el mayor recorrido en el tiempo estipulado para una carrera.

B) Si por alguna razón se muestra la bandera a cuadros antes que el kart que marcha primero complete el numero total de vueltas o antes del tiempo fijado para una carrera, esta se dará por terminada en el momento que el primero haya cruzado la línea de llegada por última vez antes de la detención. Si por alguna razón la bandera a cuadros es mostrada con atraso (más vueltas que las programadas), el resultado será determinado teniendo en cuenta el número de vueltas originalmente pactadas.

C) Los karts se dirigirán a marcha lenta hasta el Parque Cerrado, sin detenerse y sin ningún tipo de ayuda externa (salvo la de los oficiales deportivos, sí fuera necesaria)

- Cualquier kart que clasificado no pueda llegar al Parque Cerrado por sus propios medios será trasladado al mismo bajo la supervisión exclusiva de los oficiales de pista.

2.25 Incidentes

Un "incidente" significa un hecho o una serie de hechos que envuelvan a un piloto o a varios de ellos o alguna acción de un piloto que el Director de la Prueba reporta a los Comisarios Deportivos o que Comisarios Deportivos notaron y que piden el reporte del Director de la Prueba.

Un piloto es parte de un incidente si:

- Provoca la detención de una carrera.
- Viola el RDA, RAK o RPP.
- Se adelanta en una largada.
- No respeta las señales con banderas.
- Causa que uno o varios karts realicen una falsa largada.
- Causa un choque.
- Fuerza a otro piloto fuera de la pista.
- No emplea una maniobra lícita para pasar a un piloto.
- Impide ilegalmente que otro piloto lo pase.

A) Es responsabilidad de los Comisarios Deportivos decidir luego del reporte del Director de la Prueba, si uno o varios pilotos envueltos en un incidente no deban dejar el Kartódromo sin su permiso (Art. 39 CDI).

B) Si un piloto envuelto en un incidente es informado por los Comisarios Deportivos dentro de los 30 minutos después de terminada la carrera, no podrá retirarse del Kartódromo sin el permiso de ellos.

C) Los Comisarios Deportivos penalizarán con distintas sanciones, hasta la exclusión, todas aquellas infracciones previstas en la escala de penalidades del Art. 152 del CDI.

2.26 Caso de empate en puestos del Campeonato

En caso de empate, en el que hubiera dos o más Pilotos con la misma cantidad de puntos, el desempate se hará a favor del que hubiera logrado mayor número de primeros puestos, si aún así no se definieran las posiciones, corresponderá el primer puesto a quien haya obtenido mayor número de segundos puestos, luego terceros y así sucesivamente.

Igual procedimiento se aplicará para establecer el orden de colocación en los puestos subsiguientes.

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

2.27 Protestas y Apelaciones

El Reglamento de Campeonato deberá incluir el valor monetario de las protestas y el de las apelaciones a la CNK.

2.28 Interpretación y aplicación de estas prescripciones.

En caso de controversia sólo la CNK está calificada para tomar una decisión, sin perjuicio del derecho de apelación.

2.29 Logotipo Oficial



El Logotipo oficial solo puede ser utilizado únicamente con autorización escrita de la Comisión Nacional de Karting.

2.30 Casos omitidos

Los casos omitidos serán resueltos por la Comisión Nacional de Karting.