

REGLAMENTO DEPORTIVO 2017-2018

CLUB KARTING SANTIAGO

Actualizado en Noviembre 2017



1.- GENERALIDADES.

1.1. El Club Karting Santiago, en adelante CKS, es una corporación de derecho privado, con estatutos registrados bajo IND y afiliado a la Asociación de Karting de Chile (AKCH) y la Federación de Automovilismo Deportivo de Chile (FADECH).

1.2. El presente reglamento aplica para la temporada 2017-2018 y que comienza a regir a contar de Noviembre de 2017 y que se encontrará vigente hasta la publicación de uno que lo reemplace.

1.3. Este reglamento podrá ser modificado total o parcialmente al término del año 2018, previa autorización de FADECH. La versión vigente del reglamento estará disponible en el sitio web www.kartingsantiago.cl .

1.4. Este reglamento, rige para el Campeonato “Rotax Max Challenge Chile 2017-2018”, el cual está debidamente autorizado por la AKCH y FADECH, para todas las competencias del calendario anual del campeonato. Cada competencia, en su reglamento particular, podrá fijar disposiciones transitorias que tomen precedencia sobre lo indicado en el presente Reglamento, previa autorización de FADECH.

2. CANALES DE COMUNICACIÓN DEL CLUB.

2.1. Toda comunicación oficial del CKS hacia sus socios y pilotos participantes del Campeonato será publicada a través de la página web oficial del CKS <http://www.kartingsantiago.cl> y eventualmente por vía de correo electrónico. Esto incluye circulares, actas de sesión de directorio, reglamentos, aclaraciones deportivas o técnicas, reglamentos particulares para cada competencia, etc. La dirección de correo oficial del CKS es clubkartingsantiago@hotmail.com

2.2. El Club NO tiene obligación de distribuir comunicados por ningún otro medio.

2.3. El Club no asumirá responsabilidad alguna por otras publicaciones electrónicas, pues dependen de terceros.

2.4. Las notificaciones de sanciones, multas o fallos del Colegio de Comisarios son comunicadas al sancionado el mismo día de carrera. Las notificaciones de la Comisión de Disciplina, serán enviados vía email, desde la dirección de correo electrónico del CKS y con copia al correo electrónico de la AKCH y FADECH.

2.5. Quien desee dejar de pertenecer a los registros del CKS, deberán realizar el procedimiento de renuncia al club y solicitar el pase a principio del año 2018, para lo cual debe solicitar certificado de desafiliación (en el caso de abandono del club) o de deudas al día.

3. LICENCIA DEPORTIVA.

El campeonato organizado por el CKS está abierto a la participación de cualquier piloto que este en posesión de la licencia deportiva vigente, emitida y validada por FADECH

La licencia exigida para los pilotos de karting es aquella que emite la Federación de Automovilismo Deportivo de Chile (FADECH) y que conlleva la contratación de un seguro de accidentes personales. La exhibición de la licencia puede ser solicitada en cualquier momento por parte de las autoridades de una prueba. Cada piloto deberá tramitar su licencia en forma directa ante FADECH, previa autorización del club correspondiente, mediante certificación de vigencia, validez como socio activo, obligaciones financieras al día y sin sanciones disciplinarias pendientes y con la debida autorización de la AKCH.

4. PILOTOS EXTRANJEROS.

Para el caso de pilotos extranjeros, estos deben contar con autorización de la ADN que representan conforme Art 3.9. CDI-FIA.

5. COMPETENCIAS.

5.1. Un piloto que se haya inscrito en una fecha y que no haya podido participar en la misma, podrá solicitar vía correo electrónico al CKS que los valores pagados se consideren como inscripción válida sólo para la próxima fecha. El plazo para efectuar esta solicitud es de hasta 72 horas terminada la competencia. El directorio tiene la facultad de aceptar o rechazar esta solicitud. No participar en una fecha significa no haberse presentado a las competencias a contar de la primera actividad (entrega de licencia en el trámite inicial).

5.2. No se recibirán inscripciones a quienes tengan pendiente el pago de cuotas sociales, inscripción a fechas o campeonato o por multas, a menos que éstas se deban a sanciones que se encuentra en cuyo proceso de apelación.

5.3 Las sanciones aplicadas en el marco de un campeonato son federativas, deberán ser cumplidas por el piloto sancionado.

6. AUTORIDADES DE LA PRUEBA

6.1 Director de Carrera

El Director de Carrera tiene a su cargo la dirección el evento y todo el personal deportivo del evento. Es responsable de la seguridad y del desarrollo eficiente del evento en línea con el reglamento particular y los reglamentos deportivos, técnicos y CDI, reportando solamente a los Comisarios Deportivos.

Entre sus responsabilidades están:

Preparar los Resultados: Preparar la información de los resultados del evento para el reporte final; para la consideración y aprobación por parte de los comisarios deportivos. Debe emitir un informe formal visado por el Colegio de Comisarios hacia FADECH y la AKCH en un plazo de 72 horas de terminado el evento.

Coordinar con todos los oficiales de la carrera

El Director de Carrera debe asegurarse que todos los oficiales se encuentran en sus puestos y debe reportar cualquier ausencia relevante al Colegio de Comisarios.

Controlar a los Competidores

Controlar a los competidores y sus vehículos para impedir que aquel que haya sido excluido, suspendido o descalificado o no tenga licencia deportiva, largue una competencia de la cual no puede participar.

Reportar a los Comisarios

Transmitir a los Comisarios cualquier propuesta para modificar el programa o relativo a una conducta inapropiada por incumplimiento de una normativa o una protesta por parte de un competidor. Recibir cualquier protesta y transmitirla inmediatamente a los comisarios, quienes tomarán las medidas necesarias al respecto.

Recolectar los reportes del oficial de cronometría, oficial técnico, asistentes y oficiales de pista, junto a demás información oficial, ya que puede ser necesaria para determinar los resultados finales.

Coordinar con Instituciones Externas

Relacionarse con autoridades de Carabineros de Chile, Municipalidad u otro por temas relativos al evento

Seguridad de la pista y parque cerrado

Previo al inicio de la carrera, es responsabilidad del Director de Carrera comprobar fehacientemente, que la pista y parque cerrado, esté en condiciones para la competencia. Los aspectos a verificar incluyen que:

- Todos los puntos de acceso están bajo control
- Todos los elementos previstos están en posición
- Todos los Oficiales están en sus puestos
- Limpieza de la pista
- Barreras de seguridad en perfectas condiciones para la competencia

Conexión con las Autoridades Deportivas

El Director de Carrera debe asegurarse que todo el personal y sus equipos están en sus posiciones y listos para la competencia, incluyendo:

- Comisarios
- Oficial Técnico
- Oficiales Médicos
- Oficial de Cronometría
- Asistentes de pista
- Oficiales de pista

El Director de Carrera puede optar por asignar algunas de sus responsabilidades a sus asistentes dejando por escrito en el informe del evento

Será exclusiva decisión del Director de Carrera la suspensión de una competencia, la que se puede deber a:

- Falta de funcionamiento del sistema de cronometraje: La competencia se suspenderá en forma parcial o definitiva de acuerdo a la gravedad de la falla en el sistema y el tiempo que se tome en la reparación.
- Lluvia: Si algún sector de la pista está cubierta con acumulación de agua (pozas) en más de un 60% de su ancho y con un largo que supere la longitud de un Kart, se decretará la suspensión temporal de la competencia y tras un tiempo prudente, la suspensión definitiva de la competencia.
- Falta de visibilidad: El alcance mínimo de visibilidad para los pilotos deberá ser de diez metros.

6.2 Colegio de Comisarios Deportivos

Los Comisarios deben aplicar los reglamentos deportivo, técnicos y CDI en el evento, apoyándose en todos los oficiales del evento y Director de Carrera.

En el caso de una infracción, el Director de Carrera, reportará a los Comisarios. A su vez, los Comisarios pueden también solicitar al Director de Carrera, un reporte sobre alguna infracción que hayan podido identificar.

Los Comisarios no se involucran en la dirección del evento, el rol que deben cumplir los Comisarios Deportivos y el Director de Carrera están estipulados en el CDI.

La decisión de un Comisario debe siempre tomarse desde un punto de vista independiente y objetivo, basado en toda la información disponible.

Los Comisarios no toman contacto con los pilotos, adjuntos o concurrentes, tan sólo con los oficiales del evento si es que lo requieren.

Los Comisarios deben tener en cuenta todos los hechos y circunstancias disponibles y antes de tomar una decisión.

Los Comisarios deberían tomar decisiones colectivamente y, de ser posible, estar todos presentes al momento de las deliberaciones y decisiones.

Si los Comisarios desean comunicarse o citar a un competidor o piloto, deben hacerlo, a través del Director de Carrera.

Es imperativo ofrecerle a un competidor y/o piloto, que pueda ser afectado por una decisión, la oportunidad de ser escuchado.

Los comisarios pueden llamar en cualquier momento una citación a un piloto a través del Director de Carrera.

Los Comisarios deben registrar sus decisiones por escrito. Las decisiones deben exponer claramente las razones de esa decisión y las razones de cualquier penalización.

Los Comisarios serán responsables de informar a los competidores o pilotos por escrito, a través del Director de Carrera.

En el Colegio de Comisarios (mínimo 3) debe existir un Presidente del mismo, quien tiene la autoridad para resolver las discrepancias de opinión ante una votación dividida al interior del Colegio de Comisarios.

Todas las decisiones y comunicados para todos los competidores, deben ser publicados de manera oficial

Luego de tomar una decisión, el Colegio de Comisarios no deben discutir ningún aspecto de la misma con terceros.

6.3 Oficial de Cronometraje

El oficial de Cronometraje es el encargado de entregar los transponders previa validación del listado de pilotos autorizados para su retiro, el cual puede ser condicionado por la morosidad de los deberes pecuniarios del piloto.

Todo piloto debe entregar para el retiro de transponder su licencia deportiva FADECH.

El oficial de cronometraje debe entregar un informe al Director de Carrera informando los pilotos autorizados para el ingreso a pista antes de la primera salida a pista.

Dentro de sus funciones se encuentra la de informar al Director de Carrera el resultado de cada manga y la clasificación final del día.

Finalmente debe realizar la devolución de las Licencias Deportivas FADECH 2a los pilotos, previa devolución del transponder asignado al piloto.

6.4 Oficial Técnico (Revisor Técnico)

El oficial técnico es el encargado de la completa revisión mecánica y técnica de los karts, en base a la pauta de revisión correspondiente y al reglamento técnico de cada categoría.

Los reglamentos técnicos y pautas de revisión técnicas deben ser entregados al inicio del campeonato al oficial técnico.

El oficial técnico debe chequear el primer kart de cada manga más un kart al azar o el que el Oficial Técnico determine.

Antes de la salida a pista el Oficial Técnico debe validar que todos los karts y sus pilotos cumplan con sus sistemas de frenos, neumáticos, trocha e indumentaria del piloto en condiciones.

Después de cada manga los karts deben ser pesados y el resultado de esta operación debe ser informado al Director de Carrera.

Si durante el procedimiento de Revisión Técnica se detecta una irregularidad el piloto será sancionado por el Colegio de Comisarios con:

- a) Exclusión de la sesión, si ello se produce durante la sesión de Clasificación y/o Serie, perdiendo los tiempos y puntos obtenidos durante la sesión, pudiendo seguir participando del evento
- b) Descalificación del evento, si ello se produce durante la Pre Final y/o Final, perdiendo la totalidad de los puntos obtenidos y sin poder seguir participando del evento.

Si durante el procedimiento de Revisión Técnica se detecta una irregularidad, el procedimiento sobre la parte o pieza involucrada será:

- a) Toda parte, pieza o componente que sea considerado “fuera de reglamento” será retenida temporalmente por los Comisarios Deportivos.

- b) Los Comisarios Deportivos puede incluso inutilizar una pieza o parte que sea detectada fuera de reglamento, de modo que ella no pueda volver a ser utilizada.
- c) En el caso que las irregularidades encontradas, elementos involucrados pueden requerir pruebas especializadas de alta precisión o desmontar partes, estas quedarán bajo la custodia de los Comisarios Deportivos hasta que los resultados de dichos controles sean conocidos.
- d) En cualquiera de los casos, la pieza o parte deberá ser devuelta a su propietario, dejando constancia por escrito de ello.

El Oficial Técnico tiene un plazo de 71 horas para emitir formalmente un Informe Técnico de su trabajo al Director de Carrera, para anexar al informe de carrera correspondiente; sin embargo cualquier anomalía que sea detectada en el proceso de Revisión Técnica, debe ser informada inmediatamente al Director de Carrera y al Colegio de Comisarios antes del cierre del miting el mismo día de la carrera.

6.5 Asistente de Pre-Grilla

El asistente de pre-grilla es la autoridad encargado de ordenar la salida de los pilotos a la pista en el orden indicado por el Director de Carrera que a su vez fue informado por el Oficial de Cronometraje, su función es velar por el orden de salida y por qué el Oficial Técnico valide los karts antes de entrar a pista.

Es también una autoridad en el evento pudiendo ser consultado por los Comisarios Deportivos para determinar alguna amonestación por conducta antideportiva de un piloto.

6.6 Oficiales de Pista

Los oficiales de pista corresponden al cuerpo de banderilleros en pista los cuales tienen la misión de informar las situaciones de pista a través del código de banderas conforme la Dirección de Carrera lo indica.

Los oficiales de pista son las autoridades en el evento, pudiendo ser consultados por los Comisarios Deportivos para determinar alguna amonestación por conducta antideportiva de un piloto.

Los oficiales de pista son los únicos autorizados para otorgar la salida de pits a un piloto, si un piloto pasa por alto esta situación su deber es informar al Director de Carrera.

7. APELACIONES

7.1 Primera instancia (Reclamo)

Cuando un competidor, concurrente y/o equipo no está contento con una decisión tomada por el Colegio de Comisarios, tiene el derecho a presentar en la pista, un reclamo al Director de Carrera, quien se la remitirá al Colegio de Comisarios. El reclamo debe ser:

- Por escrito, según formulario de reclamo definido por la organización, con una presentación adecuada y claramente legible. Los reclamos deberán venir firmados por el o los pilotos reclamantes, y en caso de que alguno de ellos tenga menos de 18 años, este deberá ser firmado, además, por su apoderado o representante.
- Dentro del horario establecido para un reclamo, máximo 30 minutos luego de terminada la última carrera del día.
- Acompañada por su correspondiente caución, la cual no será reembolsada si los Comisarios rechazan dicha apelación. El monto de la caución para presentar una apelación, deberá estar definida en el Reglamento Particular de la Prueba.
- No se aceptarán reclamos, que incluyan o que emitan juicios de valor, o insultos del reclamante hacia el reclamado, o que indiquen al Tribunal de Disciplina una determinada pena, estos deberán ser objetivos y precisos en el relato de lo sucedido.
- Todo reclamo presentado que no tenga fundamento alguno y que el Colegio de Comisarios por lo mismo considere improcedente, será dejado sin efecto.

7.2 Segunda instancia (Apelación)

Si un competidor mantiene su insatisfacción con relación a una decisión del Colegio de Comisarios, tiene el derecho de apelar al Tribunal Nacional de Apelación de FADECH, a través del mail tribunaldeapelaciones@fadech.cl , informando de esta instancia a la AKCH a través del mail contacto@akch.cl , acompañada de su correspondiente caución. Esta apelación no es competencia de los Comisarios Deportivos, sino del Tribunal Nacional de Apelaciones. La intención de Apelación debe ser informada al Colegio de Comisarios.

El Colegio Judicial de FADECH tiene jurisdicción sobre todos los eventos que se llevan a cabo en Chile.

8. CÓDIGO DE BANDERAS

Según el reglamento internacional de karting y aplicación particular en Chile, se utilizarán las siguientes banderas de señalización:

8.1. Bandera Nacional: También Bandera de Largada, señala la partida de una práctica cronometrada (clasificación) o una carrera. El reemplazo de la bandera se podrá utilizar un semáforo o señal luminosa de color rojo, que al apagarse dé por iniciada la competencia.

8.2. Bandera Azul: Se le mostrará a los pilotos para indicarle que debe dar las facilidades para ser sobrepasado. Esta bandera normalmente se aplica cuando el piloto está siendo alcanzado por otros competidores que han completado más vueltas al circuito, aunque es prerrogativa del Director de Carrera decidir su aplicación aun en casos que dos pilotos estén luchando por una posición en la pista, en la medida que un piloto esté notoriamente obstaculizando a quien lo sigue.

Bandera Azul Inmóvil: Está siendo alcanzado. Prepararse para ser próximamente sobrepasado y cuidar que la maniobra se complete sin riesgo.

Bandera Azul Agitada: Ya fue alcanzado y debe dar paso al piloto tras suyo en forma inmediata. Para ello debe desacelerar (no en forma brusca), mantener una trayectoria predecible, sin cambios bruscos e indicar con la mano el costado por donde espera ser sobrepasado.

8.3. Bandera Amarilla: Agitada o inmóvil significa que hay una situación de riesgo en la pista. Se entra en régimen de Bandera Amarilla o Precaución. Su aplicación queda a criterio de las autoridades de la prueba, oficiales de pista o banderilleros y en ningún caso a consideración o interpretación de los pilotos. En zona de Bandera Amarilla, los pilotos deben disminuir la velocidad, levantar la mano para advertir a los pilotos que lo siguen, y mantener su posición. La carrera queda neutralizada hasta el siguiente puesto de banderillero donde exista una bandera verde, siendo prohibidos los adelantamientos en el sector donde exista bandera amarilla. Quienes, por situaciones propias de la carrera o para mantener control de su kart, deban realizar un adelantamiento en régimen de Bandera Amarilla, deberán devolver la posición de forma inmediata. Si no lo hace, el piloto infractor será desclasificado de la carrera. Durante un régimen de Bandera Amarilla está estrictamente prohibido efectuar maniobras de calentamiento de neumáticos como cambio bruscos de trayectoria o zigzag. El régimen de precaución NO se suspende cuando dejan de exhibirse las banderas amarillas, si no que EXCLUSIVAMENTE cuando esto se indica con una Bandera Verde. El término preciso del régimen de precaución se decreta al cruzar una línea de Bandera Verde, esto es, la proyección de una línea perpendicular a la pista desde la posición en la que se exhibe la Bandera. La validez de la Bandera Verde NO aplica desde el campo visual de la misma.

Si por alguna circunstancia especial es necesario neutralizar todo el circuito bajo régimen de Bandera Amarilla, la Bandera Verde que de re inicio a la

carrera, será colocada en la línea de meta. En régimen de Bandera Amarilla, los pilotos deberán estar siempre atentos a una posible suspensión de la carrera.

8.4. Bandera Verde: Indica fin de la alerta, todo normal a partir de la línea de su aplicación (línea perpendicular a la pista desde la posición de la bandera). Es obligatoria su colocación después de una Bandera Amarilla, para dar por terminado el régimen de precaución. Puede ser usada también para señalar el inicio de las sesiones de entrenamiento, clasificación y carrera en el sector de Pre Grilla.

8.5. Bandera Negra con Circulo Naranja: Advierte al piloto de un desperfecto o problema técnico en su kart detectado por las autoridades de la prueba. Debe detenerse en la zona de Pits a la vuelta siguiente. El piloto podrá continuar luego de reparar. Esta bandera puede mostrarse en cualquier momento de la competencia, desde el inicio de las vueltas de formación hasta el término de una carrera

8.6. Bandera Blanca: Indica presencia de vehículo de seguridad en pista.

8.7. Bandera Amarilla con Franjas Rojas: Advierte acerca de un deterioro importante de la adherencia en el sector, como puede ser la presencia de aceite, pozas de agua o lluvia. Esta bandera será colocada hasta que la adherencia se normalice.

8.8. Bandera con Triangulo Negro y Blanco en Diagonal (Bandera de Advertencia): Es una señal de Advertencia. Indica que se le ha aplicado una advertencia disciplinaria al Piloto que la recibe por conducción antideportiva o antirreglamentaria. En caso de reincidencia dentro de una misma sesión, en vez de una segunda Bandera de Advertencia, el Director de Carrera por orden de los Comisarios deberá aplicar Bandera Negra por desclasificación.

Al recibir una Bandera de Advertencia, se aplicara al piloto infractor una penalización de hasta +15 segundos que se sumaran al tiempo total de carrera, lo cual determinara su posición final de carrera.

8.9. Bandera Negra: Presentada inmóvil, junto al número del kart indicado, informa al piloto que deberá detenerse en los pits en la próxima pasada. Su aplicación es privativa de los Comisarios Deportivos.

El Director de Carrera deberá informar al piloto afectado, al término de la sesión, las razones de la aplicación de la Bandera Negra y si existe una sanción aplicada por los Comisarios Deportivos. Del mismo modo, el Director de Carrera deberá informar claramente en su informe, las causas de la aplicación de una Bandera Negra.

Las sanciones de Bandera Negra, aplicadas en el marco de una prueba no son apelables en ninguna instancia.

8.10. Bandera Roja: Uso exclusivo del Director de Carrera, para detener completamente la carrera. Los karts deberán reducir significativamente el ritmo y los pilotos levantar una mano como señal de advertencia para el resto de los pilotos, debiendo respetar sus respectivas posiciones y detenerse en fila india antes de la línea de largada o donde el Director de Carrera lo indique. Por ningún motivo deberán dirigirse al sector de pits, salvo que lo autorice el Director de Carrera.

8.11. Bandera a Cuadros Blanca y Negra: Fin de la sesión en la pista, entrenamiento, clasificación o término de la carrera.

9. CODIGO DE CONDUCTA

9.1. Cuando un piloto logra poner las ruedas delanteras de su kart en línea con el asiento del piloto de otro kart, este último debe considerarse “alcanzado” y debe dar las facilidades para ser sobrepasado. Lo anterior es especialmente válido cuando el piloto que viene “alcanzando” se encuentra por el lado de la “cuerda” (el lado hacia donde gira la próxima curva que deban enfrentar).

9.2. Sólo está permitido un único cambio de trayectoria en cada recta. Ya un segundo cambio de trayectoria será interpretado como “barrido de pista”, lo que está expresamente prohibido. NO se considera cambio de trayectoria el hecho de buscar el radio ideal de giro de una curva.

9.3. Si un piloto, tras chocar, hacer contacto o empujar por atrás al kart que lo antecede, logra desacomodar a su contrincante y sobrepasarlo, deberá devolverle el lugar logrado con dicha maniobra.

9.4. El manejo peligroso y/o antideportivo está prohibido.

9.5. Los Comisarios Deportivos pueden excluir y/o descalificar de una prueba (entrenamiento, clasificación, carrera) a aquel piloto cuya conducción, aun en forma involuntaria y sin rasgos de actitudes antideportivas, ponga en riesgo su seguridad en la pista o la de los demás participantes. Lo mismo será válido para aquellos pilotos que evidencien seria falta de control del vehículo (tales como fueros de pistas reiteradas o ritmo de rodaje muy inferior al del resto de los competidores)

9.6. Si un piloto se ve obligado a detenerse, el kart deberá ser retirado de la pista lo más rápidamente posible, de manera que su presencia no constituya peligro o problemas para el normal desarrollo de la carrera. Si el piloto no es capaz de mover por sí mismo el auto de una posición potencialmente peligrosa, podrá ser ayudado por otros pilotos o personal de la organización autorizado para hacerlo.

9.7. Aparte del piloto mismo, de otros pilotos participantes de la categoría en competencia u oficiales de pista competentes, nadie está autorizado a tocar un kart detenido en la pista, bajo la pena de su exclusión de la carrera. Con

excepción de aquellas categorías que se autoricen por reglamento particular la asistencia en pista (categoría Infantil)

9.10. Si por cualquier motivo un piloto se ve obligado a apartarse del trazado de la pista determinado para una carrera, podrá reintegrarse a la competencia volviendo al circuito por el lugar más cercano al de su salida que le sea posible y asegurándose que la maniobra completa no le haya reportado una ventaja respecto de los demás competidores. Esto significa que:

- No haya ahorrado tiempo respecto del trayecto normal que debiera haber efectuado dentro del trazado de la competencia.
- Deberá devolver el o los lugares que haya ganado a los pilotos que pudo haber sobrepasado con la maniobra.

9.11. El respeto al trazado de la pista debe mantenerse aún después de finalizada la carrera.

9.12. Los Reclamos Técnicos pueden ser presentados por un piloto en contra de otro piloto, concurrente o adjunto, por supuestas faltas de estos. Estos reclamos deberán ser dirigidos al Director de Carrera, (el cual derivará al Revisor Técnico), por escrito, con una presentación adecuada y claramente legible. Los reclamos deberán ser firmados por el o los pilotos reclamantes, y en caso de que el piloto tenga menos de 18 años, este deberá ser firmado, además, por su apoderado o representante (concurrente). El plazo máximo para la presentación de un Reclamo Técnico es inmediatamente terminada la clasificación o carrera, y antes de que se haya autorizado a los pilotos a retirar los kart de la zona de parque cerrado. El reclamo técnico deberá indicar al menos los nombres del o los Pilotos involucrados y sus números de Kart, además debe indicar el motivo de la solicitud de revisión. El monto de la caución por un Reclamo Técnico deberá estar definido en el Reglamento Particular, el cual quedará como depósito en garantía para cubrir los gastos de la revisión en caso que el reclamo resultara improcedente. Si el reclamo cumple con todos los requerimientos anteriores, el Director de Carrera procederá a aceptar su trámite y a retener para su revisión el material reclamado. El Revisor Técnico tendrá que emitir su dictamen en la pista, el que debe informar formalmente al Director de Carrera, adjuntando copia del reclamo original, de modo que sea incluido en el Informe del Director de Carrera. En casos calificados, en que la dificultad de la revisión lo amerite, podrá solicitar por escrito una extensión de dicho plazo.

9.13. Podrán ser objeto de penalizaciones y/o multas todas las infracciones al presente código y a sus anexos, a los reglamentos nacionales y a sus anexos, y a los reglamentos particulares, cometidas por los organizadores, oficiales, pilotos, otros licenciados o cualquier otra persona u organización asistente.

9.14. El piloto será responsable de las conductas y/o de las omisiones de toda persona y concurrente que participe o realice una prestación por su cuenta en relación con una prueba o un campeonato. Esta disposición atañe principalmente a sus responsables directos o indirectos (concurrente), conductores, mecánicos, consultores o prestadores, o a sus acompañantes, así

como también a toda persona autorizada por el piloto a acceder a los espacios reservados. Además, cada uno de estas personas será igualmente responsable de toda infracción al presente reglamento. El piloto suministrará al club organizador, para registro, la lista completa de las personas que participen o brinden algún servicio por su cuenta relacionado con una prueba o un campeonato.

9.15. Cualquier piloto que pueda participar en peleas o disturbios en la pista puede ser suspendido y además con prohibición de acceso por un máximo de 90 días. En casos de reincidencia, la suspensión podrá ser hasta por un máximo de seis (6) meses.

9.16. El piloto que sea sancionado con una descalificación del evento en una categoría en particular, también será impedido de seguir participando en otras categorías en las que pueda estar inscrito en el mismo evento, sin derecho a la devolución de la inscripción. Para efectos de puntuación, se tendrán en cuenta los resultados obtenidos en la categoría donde no fue sancionado hasta antes de que se haya aplicado la sanción.

9.17. El preparador responsable del kart de un piloto sobre el cual sea detectada una falta al Reglamento Técnico y que a criterio de los Comisarios y/o autoridades y/o organización pueda ser entendido “que lo hizo de mala fe”, puede ser sancionado con la exclusión del Campeonato, no permitiendo la participación del preparador por el resto de la temporada.

9.19. Se debe considerar que la competencia comienza con el primer entrenamiento indicado en el respectivo reglamento particular y termina una hora después de finalizada la última competencia o premiación, según sea la actividad que termine el programa del día. Entre ambos momentos, los competidores están sujetos a la aplicación del presente reglamento y código de multas, sin perjuicio de la validez de las mismas y del total del presente reglamento.

9.20. No se permitirá la inscripción, a campeonatos ni carreras, de pilotos que tengan multas pendientes, con excepción de aquellas que se deriven de sanciones cuya apelación se encuentre en proceso, según los plazos definidos para ello.

9.21 Si las multas se originan en la finalización de un Campeonato, quien no las pague antes de finalizar el año calendario, no podrá recibir los trofeos o premios que le correspondan por el Campeonato finalizado.

9.22 El piloto que realice pagos al club con cheque sin provisión de fondos, orden de no pago o que intente detener el pago de la misma, o bien que tengan deudas acumuladas por multas y/o inscripciones, no se le permitirá su inscripción a las fechas hasta que regularice su situación.

9.23 Las multas son acumulativas.

9.24 Aquellas faltas que no tienen una sanción específicamente determinada, recibirán una multa evaluada por el Colegio de Comisarios.

9.24 Las definiciones de multas se aplicarán al piloto infractor o al que esté positivamente relacionado con el infractor (si éste último es su concurrente, mecánico, ayudante, simpatizante, acompañante, preparador, familiar, etc.)

9.25 Si el problema de pérdida de alguno de los elementos obligatorios del kart, fuera durante el desarrollo de la última vuelta de carrera, la bandera de taller no se indicara, solo se deberá realizar el pesaje del kart involucrado sin el elemento faltante.

9.26 Todos los pilotos que participen en una competencia tienen la obligación de asistir a la ceremonia de premiación que se realiza al finalizar cada jornada.

9.27 El Director de Carrera en conjunto con los Comisarios podrá determinar, ante casos justificados, la suspensión de la carrera (bandera roja) en forma temporal o definitiva.

9.28 Si la carrera es suspendida en forma definitiva, se considerará su término oficial en la vuelta previa al momento de la aplicación de la bandera roja. Se asignarán los puntajes según se indica en el punto antes mencionado.

9.29 Si la decisión es la de continuar la carrera tras la suspensión, la re-largada se efectuará con procedimientos idénticos al original, en este caso, la grilla se formará según las posiciones de carrera registradas hasta la vuelta previa al momento de la aplicación de la bandera roja, debiendo retomar la competencia en fila india.

9.30 Los pilotos que hubieran abandonado se podrán integrar en la nueva largada, manteniendo el número de vueltas que hubieran alcanzado a girar hasta el momento de la suspensión.

9.31 La carrera se termina cuando el primer piloto, habiendo cumplido el número de vueltas fijado para la competencia, cruza la línea de meta. La meta será fijada con una línea claramente demarcada en la pista. El lugar de la meta puede no ser el mismo de la partida.

9.32 El término de la carrera será avisado a los pilotos por medio de una señal previamente informada a los pilotos, pudiendo ser bajada de bandera, semáforo u otras señales luminosas o visuales.

9.33 Todos los participantes deben fomentar y asumir la responsabilidad de sus acciones y de quienes los representan (concurrentes, mecánicos, familiares, acompañantes, etc).

9.34 Todos los pilotos deben estar en la pre-grilla cinco (5) minutos antes del comienzo de la sesión correspondiente, el piloto que no se presente a la pre-grilla, será sancionado largando en último lugar.

9.35 El Revisor Técnico puede realizar cualquier tipo de revisión a los karts durante una fecha oficial.

9.36 La formación de salida debe ser en orden uno al lado del otro, los autos de la segunda línea hacia atrás deben estar alineados tras el kart que los antecede, formando una fila perfecta, siendo el primero el que lleva el pelotón, hasta la señal de largada.

Al darse la señal de salida, se entiende como régimen de carrera, sin embargo, se considera que la carrera ha comenzado cuando el primero haya traspasado la línea de salida, esto indica que el segundo NO puede traspasar la línea de meta antes del primero

9.40. Una vez que se da la orden de salida para las vueltas previas los preparadores y ayudantes deben salir inmediatamente de la zona de pre grilla.

10. Escala de Penalizaciones

Se define la siguiente escala de tipificación de penalizaciones, en orden ascendente de severidad:

- Amonestación (A): Carta de amonestación
- Multa en dinero (M): desde \$5.000 a \$300.000 a criterio del Colegio de Comisarios
- Penalizaciones de tiempo (P): desde 10 a 60 segundos dependiendo la falta conforme criterio del Colegio de Comisarios.
- Penalización en Puestos en la Grilla (G): desde tres (3) puestos en la grilla al último lugar de la grilla, dependiendo la falta conforme el criterio del Colegio de Comisarios.
- Exclusión (E): de la sesión o la fecha conforme el criterio del Colegio de Comisarios.
- Descalificación (D): de Una (1) fecha, a la totalidad del campeonato conforme el criterio del Colegio de Comisarios.
- Suspensión (S): de 30 (treinta) a 90 (noventa) días conforme el criterio del Colegio de Comisarios. En forma adicional el Colegio de Comisarios podrá solicitar a FADECH el bloqueo de la licencia deportiva.

11. SANCIONES/PENALIZACIONES

Incidente	Sanción Tipo
No utiliza indumentaria reglamentaria para uso de la pista en fecha oficial o entrenamientos libres	E/M
No utilizar el trazado del circuito definido	E
No usar numeración como mínimo en cuatro lugares (Babero delantero, parachoques trasero y en ambos pontones laterales o numeración defectuosa)	E
Está absolutamente prohibido el consumo de todo tipo de Bebidas alcohólicas (cervezas, vino, licores, etc.) o psicotrópicos en competencias oficiales, valido para pilotos o quienes los acompañen (preparadores, familiares o amigos) o público en general	D/M/S
No asistencia al meeting de pilotos	A/M/G
Ante una falla del kart el piloto debe poner el kart en un lugar seguro y debe mantenerse junto al kart hasta finalizada la sesión, el no cumplimiento de esto genera las siguientes sanciones	A/M/G
Si un piloto vuelve a pista luego de una descalificación	S
Descalificar verbal o físicamente a un oficial del evento	A/M/D
Ingreso no autorizado a la pista de pilotos, concurrentes, preparadores, amigos o público en general	A/M/D
Utilizar otra zona distinta a los pits para realizar reparaciones	A/M

No realizar pesaje o revisión técnica	A/M/E
No presentarse a clasificar en el momento que se le indique, perderá este derecho y deberá largar al final de la grilla	G
Recibir asistencia en pista sin autorización	A/M/E/S
Antes de proceder a la largada, está prohibido adelantar, zigzaguear o realizar maniobras que puedan poner en riesgo a otros pilotos o el normal desarrollo de la competencia	A/P
Si un piloto se detiene por cualquier razón en la vuelta de formación, no podrá volver a circular hasta que todo el pelotón lo haya superado, entonces podrá ubicarse detrás de la formación. En caso que intentara hacerse un pasaje a través del pelotón o arrancar delante del mismo esperando que los pilotos que encabezan la formación lo sobrepasen, siempre y cuando no se retrase 1 vuelta, podrá intentar volver a retomar su lugar, salvo que la maniobra perturbe el rodar de otros pilotos	A/E
Si un piloto comete una falta que perjudique a otro piloto en las vueltas previas a la largada	G/P/E
Acelerar antes de visualizar la bandera que indica el comienzo de carrera	P
Producir repetidas largadas falsas	P/G
Si un piloto se sale de la pista y vuelve a ella con el kart en movimiento, y estorba al resto de los competidores	P

En la zona de revisión técnica el piloto no puede recibir asistencia de otras personas	A/E
Asistir a la ceremonia de premiación no vestidos apropiadamente con su implementación deportiva (buzo completo puesto)	A/M
Hacer abandono del podio en forma irrespetuosa con gestos reprobatorios o faltos de respeto, de parte del piloto o sus adjuntos	A/M/S
No asistir al podio sin autorización del Director de Carrera	A/M/S
No dar peso mínimo de la categoría	E
Negarse a ser revisado técnicamente durante un evento oficial	D
No respetar bandera Azul o reiteración	P/E
No respetar bandera Amarilla o reiteración	P/E
No respetar bandera de taller	E
No respetar bandera negra	E/D/S
Dirigirse a la zona de pits con bandera roja sin autorización del Director de Carrera	A/M/E
Realizar más de un cambio de trayectoria para evitar sobrepaso	P
Chocar o desacomodar a un rival y sobrepasarlo sin devolverle la posición	P/E

Manejo peligroso o antideportivo	P/D
Las manos de los pilotos deben permanecer en el volante. Las señas a otros competidores y/o Autoridades de la prueba	P/M/E
Realizar maniobras en beneficio de otro piloto	M/D
Realizar acusaciones o comentarios sin sustento responsable y deportivo	A/M/S
El piloto de un Kart que abandone la pista y no señale su intención a tiempo (levantando una mano en forma visible y por sobre la altura del casco)	P
Agredir de palabra (insultos, garabatos, gestos, etc.) a otro piloto, autoridades de la prueba o dirigentes de clubes o asociación, miembros de otro equipo o del propio	A/M/D/S
Intentar agredir o agredir físicamente o de hecho a otro piloto, autoridades de la prueba o dirigentes de clubes o asociación, miembros de otro equipo o del propio	A/M/D/S
Realizar a través de medios masivos de comunicación (prensa, radio o televisión), declaraciones lesivas a otro competidor, autoridades de la prueba o dirigentes	A/M/S
Denostar públicamente a pilotos, autoridades del karting, Clubes, Asociación, Federación en redes sociales de internet	A/M/E/D/S
Carencia o uso fraudulento de la Licencia	M/D
Entrenar o participar en las fechas prohibidas por FADECH	M/D
No conservar los aparatos oficiales de cronometraje	M

No seguir las instrucciones de los oficiales	P/M/E
No ceder el paso ante bandera azul	P/E
No pasar las verificaciones administrativas	M/E
No pasar las verificaciones técnicas previas	M/E
Infracciones al procedimiento de marcaje	P/M
Infracciones de carácter técnico	M/D/S
Montaje de neumáticos distintos de los oficiales verificados.	M/D/S
No informar oficialmente al Director de Carrera de no poder tomar la salida.	M
Superar la velocidad de aproximación hacia la línea de salida.	P
Cambiar de línea antes de la salida.	P

Adelantar posiciones en la salida.	P
Provocar una falsa salida (adelantar o retrasar la salida)	P
No circular a velocidad moderada durante el procedimiento de formación de salida.	P
Adelantar en bandera roja	P
No facilitar la verificación	M/D
Infracción al procedimiento de manejo de combustible	M/D
Utilizar un combustible distinto al oficial	M/D

12. PRESENTACIÓN PERSONAL Y DE SEGURIDAD.

12.1. Todos los pilotos deberán utilizar las prendas indicadas en el presente reglamento. Lo anterior es válido en toda ocasión en que los pilotos se encuentren en la pista, vale decir, entrenamientos libres, entrenamientos controlados, tandas de clasificación y carreras. La reglamentación no es privativa de competencias oficiales, si no que en todo momento que se encuentren en pista.

12.2. Para mayor precisión, el piloto de Karting debe llevar puesto:

- Un casco con una eficiente e irrompible protección para los ojos (mica) con homologación mínima ECE 22.05 / SNELL.
- Un par de guantes que recubran las manos completamente.
- Buzo Homologado vigente, máximo 2 años de vencida la homologación.
- Zapatillas homologadas
- El uso de Cuello de seguridad es obligatorio en las categorías infantiles y recomendado para todas las categorías.

13) NUMERACIÓN.

- Los números deberán medir a lo menos 15 cms de alto y 12 cms de ancho.
- El color de los números debe ser Negro sobre fondo Amarillo.

Cualquier modificación de este reglamento será introducido a través de un Anexo publicado por el CKS. La validez de estos Anexos tendrá efecto inmediato a partir de la fecha especificada en el mismo.

Todo lo que no esté expresamente autorizado en el presente reglamento o sus posibles anexos, está totalmente prohibido.
