
REGLAMENTO DE CAMPEONATO SUDAMERICANO DE KARTING FIA CHILE 2025



1. GENERALIDADES.

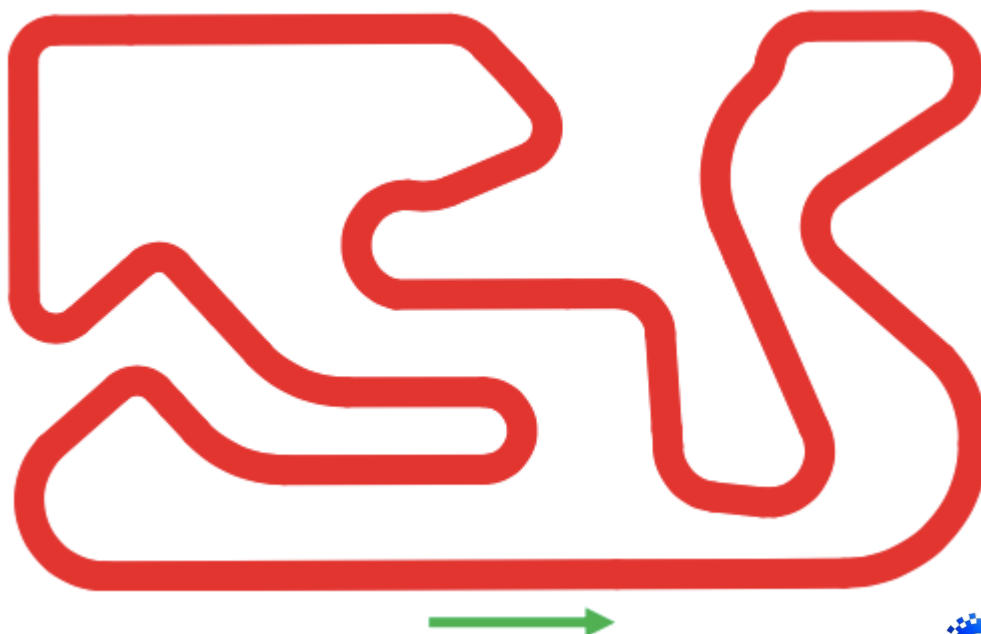
La Federación Chilena de Automovilismo Deportivo (FADECH), como principal ente regulador del Campeonato Sudamericano de Karting FIA – Chile 2025 (CSK 2025), ha delegado en SuperKarts Chile la organización del certamen. El campeonato cuenta con la participación de los siguientes países y sus respectivos ADN: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. Para este campeonato, se aplicarán el Código Deportivo Internacional de la FIA (CDI), el Reglamento Internacional de Karting RIK/CIK y el presente reglamento.

El CSK 2025 se registrará por los siguientes reglamentos diferenciados, los cuales deben ser conocidos a cabalidad participantes:

- A) Código Deportivo Internacional FIA 2025 y sus Anexos.
- B) Reglamento del Campeonato Sudamericano de Karting FIA – Chile 2025.
- C) Reglamento Técnico del Campeonato Sudamericano de Karting FIA – Chile 2025.

2. LUGAR Y FECHA.

- | | |
|-------------------------|--|
| - Pista | : Club de Aeromodelos de Chile, Tiltill. Región Metropolitana. Chile |
| - Circuito | : CACH |
| - Longitud del circuito | : 1.473 metros |
| - Sentido de giro | : Anti-horario |
| - Fecha | : del 24 al 27 de julio de 2025 |



3. CATEGORÍAS.

En el Campeonato Sudamericano de Karting FIA - Chile 2025 organizado por SuperKarts Chile y acogido por FADECH competirán las siguientes categorías:

	Edad Mínima	Edad Máxima	Peso Mínimo	Motor	Numeración
Micro	8 años*	10 años**	110 kg.	IAME Pro-M	01 al 49
Mini	9 años*	12 años**	110 kg.	IAME Pro-M	50 al 99
OKJ	12 años*	14 años**	145 kg.	TM S2 Junior	101 al 199
OK	14 años*	-	155 kg.	TM S2 Senior	201 al 299
X30 Junior	12 años*	14 años**	145 kg.	IAME X30	301 al 399
X30 Senior	14 años*	-	158 kg.	IAME X30	401 al 499
X30 Master	30 años*	-	167 kg.	IAME X30	501 al 599

* Edad cumplida al 24 de julio del 2025.

** Edad cumplida durante el 2025.

4. REGLAS PRINCIPALES.

- 4.1. Todos los pilotos de las categorías Micro y Mini deberán contar con la Licencia Deportiva Nacional emitida por sus respectivos países, válida para el año 2025, y que se ajuste a las categorías establecidas en el presente reglamento.
- 4.2. Todos los pilotos de las categorías OKJ, OK, X30 Junior, X30 Senior y X30 Master deberán contar con la Licencia Deportiva Internacional emitida por sus respectivos países, válida para el año 2025, y que se ajuste a las categorías establecidas en el presente reglamento. A la vez estos deben contar con autorización de la ADN que representan conforme Art 3.9. CDI-FIA.
- 4.3. La participación en las categorías OK Junior (OKJ) y OK será por invitación. Cada ADN podrá nominar un máximo de 2 (dos) pilotos por categoría. El número máximo de participantes será de 26 pilotos en las categorías OK y OKJ, respectivamente: 22 pilotos serán seleccionados por las distintas ADN y 4 pilotos adicionales por categoría serán designados por la ADN del país anfitrión, en este caso, Chile. Estos cupos adicionales también deberán ser nominados por la ADN chilena.
- 4.4. En caso de que una ADN no utilice uno o más de los cupos asignados según lo establecido en el punto 4.2, dichas plazas serán reasignadas por orden de inscripción a través del sitio web www.superkartschile.cl, sin importar el país de origen del piloto, siempre que pertenezca a los países mencionados en el punto 1.



FADECH

REGLAMENTO VISADO

FECHA: 01 JULIO 2025

- 4.5. En las categorías Micro, Mini X30 Junior, X30 Senior y X30 Master no tendrán límite en el número de inscripciones.
- 4.6. La realización de las categorías con motor IAME X30 estará sujeta a que se alcance un mínimo de 15 pilotos inscritos por categoría.
- 4.7. El ingreso a las áreas técnico-deportivas de la pista de karts estará terminantemente prohibido para toda persona no autorizada o no acreditada, quedando sujeta a las sanciones establecidas en el reglamento deportivo internacional y a la escala de penalizaciones del campeonato.
- 4.8. La conducta de cualquier persona relacionada con el piloto será responsabilidad exclusiva de este y de su representante legal (competidor), quienes asumirán igualmente las sanciones que correspondan conforme a lo dispuesto en el reglamento.
- 4.9. El uso, instalación y devolución de los equipos proporcionados por la organización —como motores en arriendo, sensores de cronometraje, componentes sorteados, carpas, equipamiento de zona de boxes, entre otros— será responsabilidad exclusiva del piloto y/o concurrente, quien deberá responder económicamente en caso de daño o pérdida de dichos elementos.
- 4.10. Queda terminantemente prohibido el acceso a las zonas de público, pista y boxes con motocicletas, bicicletas, scooters o cualquier otro medio de movilidad, ya sea motorizado o eléctrico, bajo pena de incurrir en las sanciones previstas en el reglamento. Solo el personal de la organización estará autorizado para utilizar estos elementos. La única excepción a esta norma será para personas con discapacidad que utilicen silla de ruedas como medio de desplazamiento personal.

5. AUTORIDADES DEL CAMPEONATO SUDAMERICANO DE KARTING FIA

- Director de Carrera : Sr. Marcelo Durán (CHI)
- Comisario Internacional : Sr. Claudio de Almeida Telles (BRA)
- Comisario de Deportivo 1 : Sr. Eduardo Perez (CHI)
- Comisario de Deportivo 2 : Sr. Ricardo Ramirez (CHI)
- Comisario de Deportivo 3 : Sr. Daniel Aguilar (CHI)
- Comisario Técnico : Sr. Rodrigo Díaz (CHI)
- Race Control 1 : Sr. Tomás Cañete (CHI)
- Race Control 2 : Sr. Aldo Salas (CHI)
- Cronometraje : Sr. Isaias Garrido (CHI)
- Juez Abastecimiento : Sr. Cristian Maraldi (CHI)
- Juez de Pesaje : Srta. Matilde Prieto (CHI)
- Juez de Pre Grilla 1 : Sr. Felipe Rosales (CHI)
- Juez de Pre Grilla 2 : Sr. Luciano Briones (CHI)
- Secretaria : Srta. Constanza Ahumada (CHI)

- Servicio de Seguridad :
- Jefe Médico :

6. INSCRIPCIONES.

6.1. Toda inscripción, incluidos los nominados por las ADN, deberá realizarse a través de la página web del organizador, www.superkartschile.cl, donde el participante deberá completar toda la información requerida en el sitio.

6.2. Proceso de Inscripciones categorías OKJ y OK:

- A) Las ADN (Autoridad Deportiva Nacional) recibirán un enlace para que sus pilotos nominados se registren en el sitio web de SuperKarts Chile, el cual será enviado por FADECH a la ADN respectiva.
- B) 02 de junio de 2025: Fecha límite para que las ADN informen qué pilotos serán nominados para participar en la competencia.
- C) 09 de junio de 2025: Fecha límite para que los pilotos nominados completen su registro y efectúen el pago de la cuota de inscripción y del arriendo del motor (aplicable a las categorías con motor de alquiler).
- D) 10 de junio de 2025: Fecha en la que el organizador informará a las ADN si existen plazas adicionales disponibles en las categorías con límite de inscripción.
- E) 12 de junio de 2025: Apertura de inscripciones para otros corredores interesados, en caso de haber plazas disponibles en categorías con cupo limitado.
- F) 15 de julio de 2025: Cierre definitivo de inscripciones para todas las categorías.

6.3. El valor de la inscripción para todas las categorías del Campeonato Sudamericano de Karting – Chile 2025 es de \$ 600.000 CLP, equivalente a \$ 600 USD.

6.4. El valor del arriendo del motor en las categorías OKJ y OK es de \$1.000.000 CLP, equivalente a \$ 1.000 USD.

6.5. El valor del traslado del motor en las categorías OKJ y OK es de \$300.000 CLP, equivalente a \$ 300 USD.

6.6. El piloto que no cuente con licencia deportiva Chilena deberá pagar un seguro médico deportivo a la organización por un valor de \$ 69.000 CLP, equivalente a \$ 69 USD, sin el cual no podrá participar del campeonato.

6.7. El espacio para motorhome tendrá un valor por unidad de \$300.000 CLP, equivalente a \$ 300 USD por 5 días (23 al 27 de julio).

6.8. El valor de los neumáticos por categoría es el siguiente:

Marca y Modelo	Cant .	Unidad	Valor CLP	Valor USD
MG SH2	1	Juego	200.000	220
MG SH2	0,5	Juego	100.000	110
MG SM2	1	Juego	200.000	220
MG SM2	0,5	Juego	100.000	110
Neumáticos SC2	1	Juego	150.000	160
MG SW2	1	Juego	210.000	230

6.9. El arriendo de carpa de 3x3 metros para boxes proporcionada por la organización tendrá un valor de \$100.000 CLP equivalente a \$ 100 USD por 5 días (23 al 27 de julio).

6.10. El arriendo de electricidad para el box tiene un valor por box de \$45.000 CLP, equivalente a \$45 USD.

6.11. La inscripción no será válida hasta que el participante haya completado el pago correspondiente. Indicado en el punto 7.2. En el caso de las categorías OKJ y OK, también deberá efectuarse el pago del arriendo del motor – punto 9.1- y el transporte del mismo – punto 9.2.

6.12. El valor de la inscripción incluye:

- A) Una plaza de estacionamiento de un vehículo menor en la zona de pilotos y preparadores.
- B) Un espacio de 3x3 metros para Instalar su propia carpa.
- C) Una credencial de piloto.
- D) Una credencial de acceso al parque cerrado para un mecánico.
- E) Una credencial de acceso para el concurrente o familiar del piloto.

7. USO DEL BOX.

7.1. La designación del área de boxes será de acuerdo con el orden en las inscripciones.

7.2. Los karts deberán ser transportados a los boxes y al parque cerrado exclusivamente mediante medios de transporte manual o carros adecuados. Está estrictamente prohibido desplazar el kart apoyado sobre sus neumáticos, ya sea con el motor encendido o apagado. El incumplimiento de esta norma será sancionado por el Colegio de Comisarios.

7.3. Está prohibido arrancar el motor dentro de la zona de boxes y del parque cerrado. Para el calentamiento, los motores podrán encenderse únicamente en la pre-parrilla, y solo tras

la autorización de los comisarios, durante el período de tiempo que estos determinen. El incumplimiento de esta disposición podrá acarrear las sanciones establecidas por el colegio de comisarios, pudiendo ir desde una advertencia hasta perder 2 lugares en la grilla de los Hits, Pre Final y Super Final según corresponda. Esto incluye si se realizó en las sesiones de entrenamiento previos a las pruebas señaladas.

- 7.4. La organización del Campeonato Sudamericano de Karting 2024 deberá habilitar un área específica para el rodaje de motores, la cual deberá ser respetada estrictamente. El incumplimiento de esta disposición podrá ser sancionado conforme a lo establecido por los comisarios de la prueba.
- 7.5. El ingreso y la permanencia en el área de boxes y en el parque cerrado estarán permitidos únicamente a personas que porten calzado cerrado y la credencial específica correspondiente a ese sector del circuito.
- 7.6. Queda prohibido fumar cigarrillos, incluidos los electrónicos, así como consumir bebidas alcohólicas en las áreas técnicas (boxes, parque cerrado y pista). El incumplimiento de esta norma será sancionado con la expulsión del involucrado de el área señalada, pudiendo llegar a ser excluido de la prueba el participante del Campeonato asociado a la persona que incumpla.
- 7.7. La organización habilitará una zona de fumadores en distinto puntos de las áreas técnicas.

8. ALQUILER DE MOTORES.

- 8.1. Los motores de la marca TM, modelos S2 Junior y S2 Senior, serán entregados a los pilotos y/o concurrente mediante un sorteo diario, el cual incluirá el carburador, el filtro de aire y el escape. No obstante, el colegio de comisario puede determinar la cantidad de sorteo diario que estime conveniente.
- 8.2. El arriendo del motor no incluye los siguientes componentes: radiador, mangueras de refrigerante, termostato, bomba de agua, polea de bomba de agua, correas de bomba de agua, garras de base del motor ni pernos de fijación de dichas garras. Estos elementos son de suministro y responsabilidad exclusiva del piloto o participante, quien podrá utilizar los que estime convenientes, asumiendo asimismo toda responsabilidad por eventuales daños al motor derivados de problemas de temperatura.
- 8.3. En las categorías Micro, Mini, X30 Junior, X30 Senior y X30 Master, los motores serán de propiedad del piloto, quien podrá utilizar uno propio traído desde su país de origen en Sudamérica o arrendarlo localmente en el país anfitrión..
- 8.4. La responsabilidad sobre el motor y los demás componentes entregados será del piloto y/o su concurrente, desde el momento en que los recibe del proveedor oficial hasta su devolución.

- 8.5. El proveedor oficial de motores será responsable únicamente de los daños causados por defectos de armado y/o material en los motores.
- 8.6. En caso de mal uso, como daños derivados de un mal funcionamiento de bomba de agua, sistema de refrigeración o manipulación incorrecta de la carburación u otros, el piloto o concurrente deberá costear la reparación al proveedor del motor, según la lista de precios previamente divulgada por el proveedor oficial.
- 8.7. Los motores deben ser devueltos limpios al proveedor oficial al final de cada jornada. Esta operación debe realizarse dentro de los 60 minutos siguientes a la finalización de la última actividad de pista. El incumplimiento de esta norma podrá acarrear una multa del 10% del valor del alquiler, que se duplicará por cada reincidencia.

9. SORTEO DE EQUIPOS

- 9.1. Al Los motores de las categorías OKJ y OK, arrendados a la organización, serán asignados por sorteo bajo las siguientes condiciones:
- A) El sorteo se llevará a cabo en el lugar y hora establecidos en el Reglamento Particular, bajo la supervisión de al menos un oficial de competición.
 - B) Los competidores tendrán derecho a presenciar todo el proceso.
- 9.2. En las categorías Micro, Mini, X30 Junior, X30 Senior y X30 Master se podrán sortear carburadores, silenciadores, encendidos, bobinas y escape cumpliendo las mismas condiciones señaladas en el punto 9.1.

10. CAMBIO DE MOTORES EN ALQUILER.

- 10.1. El proveedor oficial de motores dispondrá de un 20% adicional de motores por categoría para eventuales reemplazos. Tendrán prioridad aquellos motores cuya reparación no pueda efectuarse en el lugar. Cualquier otro cambio de motor solo podrá realizarse si hay disponibilidad y con la autorización de los Comisarios Deportivos del Campeonato.
- 10.2. En caso de que se autorice el cambio de motor, y siempre que el precinto no haya sido manipulado ni roto, el piloto conservará su posición original en la parrilla de salida únicamente si el reemplazo se debe a alguna de las siguientes situaciones mecánicas:
- A) Rotura del pistón.
 - B) Rotura de la biela.
 - C) Fusión de la biela.
 - D) Rotura del eje de la biela.
 - E) Rotura de la arandela de empuje de la biela.
 - F) Rotura del cigüeñal.

G) Daño en la rosca de la tuerca o del espárrago de la curva.

H) Daño en la rosca de la culata.

I) Si hay una falla del carburador debido a la rotura de un componente o un mal funcionamiento comprobado.

10.3. Si la solicitud de cambio de motor se realiza por una causa distinta a las especificadas en los incisos "A" al "I" del punto 10.2, el piloto deberá tener su kart posicionado para la salida según lo establecido en el punto 10.4. de este reglamento, y además será responsable de lo dispuesto en el artículo 9 del presente reglamento.

10.4. En caso de cambios de motor no justificados por fallas mecánicas graves, se aplicarán las siguientes penalizaciones acumulativas en el orden de largada:

- En el primer cambio: pérdida de 2 posiciones.
- En el segundo cambio: pérdida de 5 posiciones.
- En el tercer cambio y sucesivos: pérdida de 7 posiciones.

Estas penalizaciones se aplicarán acumulativamente a lo largo de todo el campeonato.

10.5. Toda solicitud de cambio de motor deberá realizarse dentro de los 30 minutos posteriores a la finalización de la actividad en pista inmediatamente anterior a la solicitud.

11. NEUMÁTICOS.

11.1. Los neumáticos para todas las categorías serán de la marca MG. Los modelos y las cantidades mínimas y máximas correspondientes se detallan en la siguiente tabla:

		CATEGORÍAS		
		MICRO /MINI	OKJ / X30 JUNIOR-SENIOR- MASTER	OK
NEUMÁTICO SLICK		MG SC2	MG SH2	MG SM2
CANTIDAD	Entrenamiento	2 juegos	3 juegos	3 juegos
	Clasificación, Heat's y Pre Final	1 juego *	1,5 juegos *	1,5 juegos *
	Super Final	1 juego *	1 juego *	1 juego *
NEUMÁTICO LLUVIA		SW2	SW2	SW2
CANTIDAD		1 juego	1 juego	1 juego

*Compra obligatoria por cada participante.

11.2. La cantidad de neumáticos permitida durante la fase de entrenamientos, según lo indicado en la tabla del punto 11.1, se considera como el máximo autorizado, siendo el mínimo requerido de dos (2) juegos de neumáticos slick.

- 11.3. Para las fases de Clasificación, Heats y Pre Final, en las categorías OKJ, OK, X30 Junior/Senior/Master, será obligatorio el uso de 1,5 juegos de neumáticos nuevos. Al terminar la Pre Final, deberá haberse utilizado la totalidad de dichos 1,5 juegos.
- 11.4. En la Super Final será obligatorio el uso de un (1) juego de neumáticos nuevos en todas las categorías. Este deberá ser designado por el piloto o concurrente como “Juego de Super Final” en el parque cerrado al momento de la entrega de los neumáticos, y quedará en parque cerrado.
- 11.5. A partir del segundo entrenamiento oficial de cada categoría, únicamente se permitirá el uso de neumáticos proporcionados por la organización del Campeonato Sudamericano de Karting. En caso de que un piloto sea sorprendido utilizando neumáticos de otra procedencia, será sancionado por el Colegio de Comisarios de la prueba, pudiendo incluso ser descalificado del campeonato.
- 11.6. Excepción: Durante los entrenamientos, los pilotos podrán utilizar neumáticos de lluvia sin sellar, siempre que sean proporcionados por la organización del Campeonato y solo en condiciones de pista mojada, con el fin de preservar los neumáticos de lluvia nuevos ya sellados.
- 11.7. En cualquier momento del campeonato, ya sean entrenamientos, clasificación o baterías los Comisarios pueden, a su discreción, comprobar estos neumáticos con el detector de tratamiento químico. Si se identifica alguna manipulación, el conductor será excluido del evento).
- 11.8. En todas las categorías, el uso de neumáticos nuevos será obligatorio para la Super Final. Los neumáticos de lluvia y el modelo slick destinados a dicha carrera, una vez registrados y sellados, quedarán en régimen de parque cerrado. Serán entregados a los equipos conforme avance el desarrollo de las actividades en pista. En caso de que se conserven, estará expresamente prohibido retirarlos del Parque Cerrado, ya estén o no montados sobre las llantas.
- 11.9. Los neumáticos serán entregados al piloto o a su concurrente. En ese momento, deberán separar y marcar los neumáticos destinados para las carreras clasificatorias (clasificación, Heat's y Pre Final) y el juego obligatorio de neumáticos nuevos exclusivos para la carrera final. No se permitirá llevar estos neumáticos a las carpas o boxes antes de su registro en el sistema de la organización. Una vez seleccionados, los neumáticos serán entregados para su registro según su destino. Tras el registro y sellado, los neumáticos estarán inicialmente en posesión de los equipos, aunque esta determinación podrá cambiar en cualquier momento, a discreción de la organización, que podrá optar por retener los neumáticos en un lugar cerrado. El uso de los neumáticos de lluvia sellados será determinado exclusivamente por el Director de Carrera.

- 11.10. Cualquier procedimiento que contravenga lo descrito anteriormente resultará en la sanción al piloto y en la invalidez de los neumáticos para su uso en el Campeonato Sudamericano de Karting – Chile 2025.
- 11.11. Todas las categorías deberán adquirir al menos un juego de neumáticos de lluvia de acuerdo con la tabla del art.11.1.
- 11.12. **Daños en los neumáticos de entrenamiento:** Tras cada sesión de entrenamientos libres, los pilotos y mecánicos deberán verificar la integridad de sus neumáticos. Si se detectan fallas de calidad, deben informar inmediatamente al Comisario Técnico y solicitar el análisis del representante de MG Tyres. En caso de detectar pinchazos, deberán notificarlo al Comisario Técnico, entregar el neumático afectado en su poder y proporcionar un neumático usado propio en condiciones similares (según el análisis del Comisario), para que se pueda proceder al cambio de los códigos de barras en el sistema. El neumático con pinchazo permanecerá en posesión de los comisarios hasta el final del evento.
- 11.13. **Daños en los neumáticos de carrera:** Inmediatamente después de cada sesión oficial (clasificación Heat's y Pre Final), los pilotos y mecánicos deberán verificar la integridad de sus neumáticos. Si se detectan fallas de calidad, deberán informar al Comisario Técnico y solicitar el análisis del representante de MG Tyres de inmediato. En caso de detectar pinchazos, deberán notificarlo al Comisario Técnico, entregar el neumático afectado en su poder y proporcionar un neumático de ENTRENAMIENTO sellado, para que se puedan cambiar los códigos de barras en el sistema. Este neumático será sometido a análisis por parte de los comisarios, con el fin de garantizar que su condición de desgaste sea similar a la del neumático pinchado. El neumático con pinchazo permanecerá en posesión de los comisarios hasta el final del evento.
- 11.14. Si el piloto:
- A) Utiliza al menos un neumático de otro conductor en su kart (tanto el que cedió y el que usó el neumático).
 - B) Utiliza al menos un neumático que no haya sido precintado por la organización (excepto en caso de lluvia durante los entrenamientos).
 - C) Utiliza neumáticos sellados para entrenamiento en la clasificación, Heat's y Pre Final, o viceversa.
 - D) Manipula o permite que se manipule la identificación de al menos un neumático en su kart, o actúa de forma que obstaculice, impida la verificación o engañe a los Comisarios con el fin de obtener una ventaja ilegítima.

La sanción será exclusión del evento, independientemente de las demás sanciones que pudieran corresponder por parte de su respectiva ADN.

- 11.15. El organizador, FADECH y los socios involucrados en el Campeonato no asumirán ninguna responsabilidad, ya sea civil o penal, por la calidad de los neumáticos

suministrados por el fabricante para la competencia. Dicha responsabilidad recaerá única y exclusivamente en el propio fabricante.

12. ACCESO A LA PISTA.

- 12.1. Solo se permitirá el acceso a pista a los pilotos cuyos karts estén debidamente equipados con el sensor de cronometraje, el cual debe estar fijado en la butaca y por detrás de ella. El piloto cuyo kart no cumpla con esta disposición será señalado con una bandera negra con un círculo naranja y deberá regresar al Parque Cerrado para corregir cualquier problema relacionado con el sensor.
- 12.2. En caso de detención del motor en pista, no se permitirá la intervención de empujadores. Será responsabilidad del piloto reencender el motor, para lo cual dispondrá de una única oportunidad. Si no logra hacerlo en ese intento, deberá abandonar la prueba en curso.
- 12.3. Lo anterior sólo quedará sin efecto si el Colegio de Comisarios o el Director de Carrera autoriza la asistencia de un empujador, únicamente dentro de la zona de Pregrilla o en la grilla de partida.
- 12.4. El acceso a la pista estará estrictamente prohibido para cualquier persona que no esté debidamente autorizada o acreditada.

13. COMBUSTIBLE.

- 13.1. Los karts deberán ser conducidos al Parque de Abastecimiento Cerrado sin los depósitos de combustible. En dicho lugar se suministrará el combustible: gasolina mezclada con aceite en una proporción de 22:1 para las categorías OKJ y OK, y 20:1 para las categorías Micro, Mini, X30 Junior, X30 Senior y X30 Master. Cada competidor podrá contar con un máximo de hasta siete (7) litros en el estanque del kart para cada una de las etapas del Campeonato.
- 13.2. Será responsabilidad del piloto presentar el kart a tiempo para el repostaje en la zona de abastecimiento, con el fin de asegurar su participación en la formación de la pre-parrilla.
- 13.3. El combustible a utilizar desde el primer entrenamiento hasta la Super Final en las categorías OKJ y OK será de 108 octanos, el cual debe ser adquirido por el participante en el stand del organizador del campeonato.

- 13.4. El combustible a utilizar desde el primer entrenamiento hasta la Super Final en las categorías Micro, Mini, X30 Junior, X30 Senior y X30 Master será 97 octanos, el cual debe ser adquirido por el participante en el stand del organizador del campeonato.
- 13.5. El aceite a usar para todas las categorías del Campeonato es sintético especial para motores 2 tiempos y debe ser homologado CIK/FIA, el cual debe ser adquirido por el participante en el stand del organizador del campeonato.
- 13.6. Quedará **prohibido**, bajo pena de ser excluido del campeonato, utilizar un combustible distinto al suministrado por los organización o adulterarlo (incluido el uso de cualquier aditivo que altere el poder calorífico o de combustión).
- 13.7. Todos los karts deberán ser abastecidos por la organización con combustible único, para las categorías en las que aplique. En ningún caso los karts de la misma categoría podrán recibir combustible de depósitos diferentes. Si se agota el combustible en el tanque, se retirarán todos los karts de la categoría en proceso de repostaje, se vaciarán sus tanques en el depósito común y se añadirá un nuevo lote de combustible (con o sin aceite de 2 tiempos, según corresponda), reiniciando el suministro de la categoría.
- 13.8. Quedará **prohibido**, bajo pena de aplicar las sanciones previstas:
- A) Transportar o llevar contenedores de cualquier tipo en el área de abastecimiento.
 - B) Regresar el kart al box después de haber sido repostado.
 - C) La permanencia en el Parque Cerrado, después del repostaje y montaje de neumáticos, de cualquier persona que no sea parte de la dirección de carrera, la comisión técnica, la comisión deportiva, o personas acreditadas específicamente para el Parque Cerrado, con la autorización de la dirección de carrera.
- 13.9. Solo se permitirá el uso del combustible y aceite proporcionados por el organizador. Cualquier producto externo está estrictamente prohibido.
- 13.10. Los estanques de los karts quedarán en parque cerrado a partir del sábado 26 de julio, antes del inicio del warm-up.

14. REPARACIONES.

- 14.1. En caso de un fallo técnico durante las actividades en pista, la dirección de carrera indicará al piloto mediante la bandera negra con un círculo naranja. Independientemente de la presentación de la bandera, el piloto deberá proceder de la siguiente manera:
- A) **Entrenamientos libres y Warm Up:** El piloto deberá conducir su kart hasta el Parque Cerrado. Si no puede hacerlo, deberá retirarlo de la pista para que el rescate lo traslade al parque cerrado al finalizar la actividad.

- B) **Clasificación:** El piloto debe conducir su kart hasta el Parque Cerrado para el pesaje. Si no puede hacerlo, deberá retirarlo de la pista para que el rescate lo lleve hasta el Parque Cerrado al finalizar la actividad.
- C) **Heat's, Pre Final y Super Final:** El piloto deberá conducir su kart hasta el parque de mantenimiento por sus propios medios y sin ningún tipo de ayuda externa, donde su equipo realizará las reparaciones, que no pueden incluir la sustitución del chasis y/o motor. Si logra solucionar el daño en la pista de manera segura y sin asistencia externa, podrá continuar en la batería. Bajo ninguna circunstancia se permitirá el reposicionamiento del parachoques delantero, incluso si este está dislocado, ya sea como pretexto o siguiendo algún procedimiento. Si el problema no se resuelve, el kart debe ser colocado en un lugar seguro, lo más alejado posible de la pista, y solo podrá ser retirado al final de las actividades, previa autorización de la dirección de carrera, sin que nadie intervenga en el reposicionamiento del parachoques delantero.
- 14.2. El incumplimiento a lo establecido en el artículo 14.1. letra "A" de este reglamento dará lugar a la aplicación de sanciones al piloto infractor, a discreción de los comisarios deportivos.
- 14.3. El incumplimiento a lo establecido en el artículo 14.1. letras "B y C" de este reglamento conllevará la exclusión o inhabilitación en el Campeonato del piloto infractor.
- 14.4. El kart llevado al área de repostaje no podrá ser sometido a ningún tipo de mantenimiento, salvo autorización expresa del Colegio de Comisarios.
- 14.5. Para las pruebas de clasificación, Heat's, Pre Final y Super Final, cada piloto tendrá derecho a ingresar al Parque Cerrado con un solo kart, sin posibilidad de cambiarlo una vez dentro, salvo autorización del Colegio de Comisarios.
- 14.6. Cualquier tipo de mantenimiento o reparación estará prohibido durante la clasificación.
- 14.7. Cualquier tipo de mantenimiento o reparación estará prohibido en la pre-grilla de salida. Solo se permite ajustar la presión de neumáticos en la pre-grilla estando permitido solo bajar presión, y en ningún caso se permite el inflado de neumáticos o aumento de presión de aire de estos. En conclusión, el mecánico o asistente del piloto puede ingresar a pre-grilla solo con el instrumento de medición de presión de neumáticos.
- 14.8. En caso de requerirse mantenimiento o reemplazo de componentes en el chasis o en los motores sellados, estos trabajos solo podrán realizarse con la debida autorización del Colegio de Comisarios.
- 14.9. El encendido y funcionamiento de los motores dentro de la pista de karts solo estará permitido durante las actividades programadas, y exclusivamente en las áreas donde este procedimiento haya sido expresamente autorizado.

15. VEDA DE CIRCUITO.

En el circuito donde se disputará el Campeonato Sudamericano de Karting – Chile 2025, estarán prohibidos los entrenamientos o cualquier otra actividad con karts durante los cinco (5) días previos al inicio de las prácticas oficiales, siendo únicamente permitido el uso de karts de arriendo los días 22 y 23 de julio de 2025.

16. SESION DE CLASIFICACIÓN

- 16.1. Será obligatorio que los pilotos utilicen transponder propios o arrendados a la organización durante todo el Campeonato Sudamericano de Karting – Chile 2025, obligatorio a partir de la segunda sesión de entrenamiento de cada categoría
- 16.2. La sesión de clasificación tendrá una duración de seis (6) minutos por categoría.
- 16.3. De ser necesario, la composición de los grupos para la clasificación será determinada por sorteo, por categoría. El número de karts por grupo será definido por los comisarios deportivos.
- 16.4. Los pilotos que no se presenten con sus karts en la zona de abastecimiento a la hora programada no podrán participar en la sesión de clasificación.
- 16.5. Los pilotos que no completen al menos una vuelta durante la clasificación ocuparán posiciones en la parrilla según sorteo, ubicándose inmediatamente después del último piloto clasificado por tiempos de clasificación.

17. HEAT'S, PREFINAL Y SUPERFINAL.

- 17.1. El número máximo de participantes por prueba (Clasificación, Heat's, Pre Final y Super Final) será de 36 pilotos por categoría.
- 17.2. La competencia se desarrollará en dos pruebas clasificatorias (Heat 1 y Heat 2), una Pre Final y una Final.
- 17.3. Las pruebas se disputarán con el número de vueltas indicado en la siguiente tabla:

CATEGORÍA	HEAT 1 y 2	PRE FINAL	SUPER FINAL
Micro/Mini	12,1 kms	14,2 kms	20,2 kms
OKJ	18,1 kms	22,7 kms	26,2 kms
OK	18,1 kms	22,7 kms	26,2 kms

X30 Junior	15,1 kms	17,1 kms	22,1 kms
X30 Senior	16,5 kms	21,1 kms	25,7 kms
X30 Master	16,5 kms	21,1 kms	25,7 kms

17.4. El orden de salida para los dos Heat's se determinará en función del resultado obtenido en la sesión de clasificación.

17.5. La grilla de salida de la Pre Final se establecerá según la suma total de puntos obtenidos por cada piloto en los dos Heat's, de acuerdo con la **Tabla 1** que se presenta a continuación:

PUNTAJE HEAT 1 Y 2							
Puesto	Puntos	Puesto	Puntos	Puesto	Puntos	Puesto	Puntos
1º	50	11º	26	21º	16	31º	6
2º	44	12º	25	22º	15	32º	5
3º	41	13º	24	23º	14	33º	4
4º	38	14º	23	24º	13	34º	3
5º	36	15º	22	25º	12	35º	2
6º	34	16º	21	26º	11	36º	1
7º	32	17º	20	27º	10		
8º	30	18º	19	28º	9		
9º	28	19º	18	29º	8		
10º	27	20º	17	30º	7		

Tabla 1

17.6. La grilla de salida de la Super Final se configurará en función de la mayor suma de puntos obtenida por cada piloto en los Heat 1 y 2 (según la **Tabla 1**) más los puntos obtenidos en la Pre Final (según la **Tabla 2** que se presenta a continuación).

PUNTAJE HEAT 1 Y 2							
Puesto	Puntos	Puesto	Puntos	Puesto	Puntos	Puesto	Puntos
1º	75	11º	34	21º	16	31º	6
2º	69	12º	32	22º	15	32º	5
3º	63	13º	30	23º	14	33º	4
4º	57	14º	28	24º	13	34º	3
5º	51	15º	26	25º	12	35º	2
6º	48	16º	24	26º	11	36º	1
7º	45	17º	22	27º	10		
8º	42	18º	20	28º	9		
9º	39	19º	18	29º	8		

10º	36	20º	17	30º	7
-----	----	-----	----	-----	---

Tabla 2

- 17.7. El piloto que sea excluido o descalificado recibirá cero puntos.
- 17.8. Si un piloto no califica debido a su no participación en una de las pruebas o carrera recibirá cero puntos.
- 17.9. En caso de que el número de pilotos participantes sea **superior a 36**, se realizará un sorteo de tres grupos: A, B y C. Las carreras clasificatorias se llevarán a cabo de la siguiente manera:
A X B
A X C
B X C
- 17.10. En caso de **empate** en la suma de los puntos, el piloto con el **mejor tiempo en la clasificación** tendrá prioridad para participar en la **Pre Final**.

18. LARGADA.

El inicio de cada prueba del campeonato podrá ser:

- A) Por señal luminosa.
- B) Por bandera.

19. INSPECCIÓN TÉCNICA.

- 19.1. Al finalizar la **clasificación**, los Heat 1 y 2, la **Pre Final** y la Super **Final**, todos los karts y pilotos deberán pasar por un proceso de **pesaje e inspección**, el cual se llevará a cabo a **discreción de los comisarios técnicos**. Los karts y pilotos permanecerán en el **Parque Cerrado** hasta que los oficiales pertinentes autoricen su salida.
- 19.2. Protocolo de Pesaje:
- A) El pesaje debe realizarse sólo con el kart y el piloto, no debe haber ninguna persona en dicho sector aparte del oficial de pesaje.
 - B) El kart debe estar con las 4 ruedas completamente sobre la plataforma de pesaje.
 - C) La medición se debe realizar con el piloto sentado en la butaca y sin moverse y con las extremidades en posición normal de conducción.
 - D) Si el kart cumple con el peso mínimo de la categoría, debe avanzar hacia la zona de revisión técnica y el oficial de pesaje debe registrar el peso indicado por la balanza.

- E) Si el kart no cumple con el peso mínimo de la categoría:
- a) En una segunda instancia de pesaje, el piloto debe retirar completamente el kart de la balanza. Una vez que la balanza esté en cero, debe volver a poner el kart en la balanza, sentarse en la butaca y sin moverse. Si el kart cumple con el peso mínimo en esta 2da instancia, debe seguir conforme el punto D).
 - b) En una tercera instancia de pesaje, el piloto debe retirar el kart de la balanza y el oficial de pesaje debe reiniciar la balanza. Una vez que el oficial de pesaje lo indique, el piloto debe poner el kart en la balanza, sentarse en la butaca y sin moverse. Si el kart cumple con el peso mínimo en esta 3ra instancia, debe seguir conforme el punto D).
 - c) Si el kart no cumple con el peso mínimo de la categoría en la 3ra instancia, debe avanzar hacia la zona de revisión técnica y el oficial de pesaje debe registrar el peso indicado por la balanza en el 3er intento e informar que el kart no cumplió el peso mínimo de la categoría en forma inmediata al Revisor Técnico y al Colegio de Comisarios.
- 19.3. Al finalizar la clasificación y cada carrera, los motores y chasis podrán ser precintados y quedarán a disposición del Colegio de Comisarios para ser inspeccionados en cualquier momento, incluso después de que los resultados de dichas actividades hayan sido divulgados.
- 19.4. En el **área designada para la inspección técnica**, solo se permitirá la presencia del **piloto**. Se prohíbe la permanencia de **mecánicos y auxiliares**, salvo que el Revisor Técnico les haya solicitado su presencia.
- 19.5. Cada piloto podrá utilizar **dos chasis con Homologación CIK/FIA y dos motores** (si son de su propiedad) a lo largo de todo el campeonato, y estos deberán ser **sellados** por los **comisarios técnicos** antes de ser usados en las actividades del campeonato. El uso de **equipo no sellado** por los comisarios técnicos resultará en la **exclusión inmediata** del piloto del Campeonato. Si se requiere **mantenimiento o reemplazo** de componentes en el equipo sellado, dicha acción debe ser **autorizada por el colegio de comisarios**.
- 19.6. Los componentes que **no cumplan con el Reglamento Técnico** serán **retenidos por la organización**, sellados y devueltos después de que se hayan agotado todos los plazos de apelación. La fecha de devolución será determinada por la **FADECH**.
- 19.7. En las categorías con **motores sorteados**, solo se permitirá el uso del **motor seleccionado**.
- 19.8. Durante la competición, se llevará a cabo una **inspección de la indumentaria** de todos los pilotos en la **zona de Inspección Técnica**, a partir de los **primeros entrenamientos libres**. La vestimenta deberá cumplir con lo estipulado en el CDI. El incumplimiento de esta normativa someterá al piloto a las sanciones establecidas.

20. OTORGAMIENTO DE TÍTULOS Y PREMIOS.

- 20.1. El piloto que gane la **Super Final** será declarado **CAMPEÓN SUDAMERICANO DE KARTING – Chile 2025** en su respectiva categoría.
- 20.2. El piloto que gane la Super Final en las categorías OKJ y OK, respectivamente, será acreedor a la inscripción para el FIA Karting World Championship, que se llevará a cabo del 11 al 14 de septiembre de 2025 en el Kartodromo Kristianstad, Suecia.
- 20.3. El piloto que resulte ganador de la Super Final en las categorías OKJ y OK, respectivamente, será acreedor al pago de un pasaje aéreo ida y vuelta en clase económica, desde su país de origen hasta el aeropuerto comercial más cercano al evento.
- 20.4. El piloto que gane la Super Final en las categorías Mini, X30 Junior, X30 Senior y X30 Master, respectivamente, será acreedor a la inscripción para el IAME Warrior Final, que se llevará a cabo del 27 de octubre al 01 de noviembre de 2025 en el Kartodromo Lucas Guerrero, Valencia-España.
- 20.5. El piloto que gane la Super Final de la categoría Micro, será acreedor de un motor IAME Mini Pro-M 60cc nuevo.
- 20.6. En caso de que el ganador de una categoría renuncie al premio, este será transferido íntegramente al piloto que haya obtenido el segundo lugar en la misma categoría. Si este también decidiera cederlo, el premio podrá transferirse únicamente al tercer lugar de dicha categoría.
- 20.7. Los trofeos serán otorgados a los tres primeros de la Super Final y a quien obtenga la Pole Position en cada categoría.

21. DENUNCIAS Y/O APELACIONES.

- 21.1. Cualquier queja será analizada y considerada únicamente si se presenta:
- A) Por escrito.
 - B) De acuerdo con las normas y reglamentos establecidos.
 - C) Acompañada de una tasa de \$300.000 CLP, equivalente a \$ 300 USD.

22. RESPONSABILIDADES.

- 22.1. El piloto y su representante legal serán totalmente responsables de la conducta de todas las personas relacionadas con él, tales como mecánicos, ayudantes, familiares,

amigos, entre otros, y asumirán las sanciones previstas en el reglamento por cualquier infracción cometida por dichas personas.

23. EXCENCIÓN.

La organización de SuperKarts Chile, La Federación Chilena de Automovilismo Deportivo (FADECH), Asociación de Karting Chile, los patrocinadores y autoridades involucrados en el evento quedan exentos de toda responsabilidad civil o penal por infracciones cometidas o accidentes ocurridos durante los entrenamientos y las carreras. La responsabilidad recaerá exclusivamente sobre la persona que haya cometido la infracción o sobre aquellos involucrados en el accidente, así como sobre su(s) representante(s) legal(es) (concurrentes).

24. CASOS OMITIDOS.

Los casos no contemplados en el reglamento serán evaluados, juzgados y decididos por el colegio de comisarios.

25. OTROS

25.1. Todo participante, piloto y/o concurrente acepta y se obliga a portar en su kart los logos de los patrocinadores oficiales del evento, en los lugares que el organizador determine mediante comunicado oficial. Esta obligación se aplica independientemente de los patrocinadores propios que tenga cada piloto.

25.2. Se prohíbe estrictamente el uso de radio comunicadores o walkie-talkies en cualquier área del recinto del evento por parte de personas que no pertenezcan a la organización. El incumplimiento de esta norma podrá conllevar la descalificación del campeonato para el o los pilotos vinculados a la persona sorprendida incurriendo en esta infracción.

26. PRESCRIPCIONES GENERALES KARTING CIK FIA 2025

Objetivos:

La Comisión Internacional de Karting-FIA (en lo sucesivo denominada «CIK-FIA») es una Comisión especializada de la FIA regida por los Estatutos de la FIA y el Reglamento Interno de la FIA. El control y el buen desarrollo de las Competiciones internacionales (en adelante denominadas «Competiciones») para vehículos denominados «karts» estarán garantizados en cada país por la Autoridad Deportiva Nacional («ADN») que posea el poder deportivo, de acuerdo con su afiliación a la FIA.

26.1. Karts Admitidos



FADECH

MEMBER OF FIA

REGLAMENTO VISADO

FECHA: 01 JULIO 2025

26.1.1. Sólo se podrán aceptar en una Competición los karts que cumplan con el Reglamento Técnico de Karting de la CIK-FIA, con los Reglamentos de Homologación o, en su defecto, con cualquier reglamento de la ADN correspondiente que haya sido sometido a la aprobación de la CIK-FIA. Las disposiciones de seguridad de la CIK-FIA deben aplicarse siempre (Artículo 7 del Reglamento Técnico de la CIK-FIA, Seguridad de los Karts y Equipamiento).

26.1.2. En todas las Competiciones inscritas en el Calendario Deportivo Internacional de Karting de la FIA, es obligatorio utilizar el siguiente equipamiento con una homologación o aprobación CIK-FIA válida y con una Ficha Técnica CIK-FIA válida:

- chasis;
- elementos de carrocería (panel frontal, carenado frontal, kit de montaje del carenado frontal, carrocería lateral y protección de las ruedas traseras);
- motores (motores, carburadores, sistemas de encendido y silenciadores de admisión);
- neumáticos (para clases Junior – neumáticos Option / para clases Senior – neumáticos Option o Prime).

La lista del equipamiento homologado por la CIK-FIA está disponible en el sitio web de la CIK: www.fiakarting.com.

26.1.3. Carenado Frontal y Kit de Montaje del Carenado Frontal

En todas las Competiciones inscritas en el Calendario Deportivo Internacional de la CIK-FIA, es obligatorio el uso de un carenado frontal homologado (trompa) y de un kit de montaje del carenado frontal homologado.

Desde las Mangas Clasificatorias hasta la fase final, cada piloto debe entrar al “Parque de Abastecimiento” con el carenado frontal desmontado de su kart. El Mecánico o el propio piloto deberá montar el carenado frontal en el “Parque de Asistencia de Salida” bajo la supervisión de un Comisario Técnico.

Durante las Mangas Clasificatorias y la fase final, el carenado frontal solo puede instalarse en la posición correcta dentro del “Área de Reparaciones”.

Instalación correcta del Carenado Frontal (Trompa)

1. El carenado frontal (utilizando el kit de montaje correspondiente) debe estar en la posición correcta desde las Mangas Clasificatorias hasta la fase final.
2. No se mostrará la bandera negra con disco naranja a un Piloto si su carenado frontal ya no está en la posición correcta.

3. Si los Comisarios Técnicos/Jueces de Hecho informan, después de las mangas clasificatorias y las carreras de la fase final, que el carenado frontal de uno o más karts ya no estaba en la posición correcta cuando se ondeó la “bandera a cuadros en blanco y negro” y el/los kart(s) cruzaron la línea de meta, o cuando la carrera haya sido suspendida, se impondrá automáticamente una penalización de tiempo de 5 segundos en todos los casos por parte de los Comisarios Deportivos al/los Piloto(s) implicado(s).
4. Esta decisión no está sujeta a apelación. Los Competidores implicados no serán invitados a firmar los documentos de decisión.
5. En cualquier momento desde las Mangas Clasificatorias hasta la fase final, incluyendo después de que se haya ondeado la “bandera a cuadros” hasta el pesaje del kart, si se descubre o demuestra que un piloto o un tercero ha intentado recolocar, o ha recolocado con éxito, fuera del Área de Reparaciones, un carenado frontal que no estaba correctamente posicionado, el Piloto será descalificado de la Competición. Esta decisión no está sujeta a apelación

26.2. Verificaciones Técnicas y Controles Deportivos

- A. Durante las Verificaciones Técnicas y Controles Deportivos iniciales, que se realizarán en las fechas y lugares especificados en el Reglamento Particular de la Competición, cada Piloto y Competidor deberá tener disponibles todos los documentos e información requeridos.
- B. Salvo que los Comisarios otorguen una exención en circunstancias particulares, los Pilotos y Competidores que no respeten los plazos establecidos no podrán participar en la competición.
- C. Ni un Competidor, ni un Piloto, ni ninguna otra persona relacionada con un kart pueden ser obligados a firmar una exoneración ni ningún otro documento que no haya sido aprobado previamente por la CIK-FIA.
- D. El Director de Carrera o el Jefe Médico podrán solicitar que un Piloto se someta a un examen médico en cualquier momento durante la Competición.
- E. Ningún kart podrá participar en una Competición si no ha sido inspeccionado por los Comisarios Técnicos.
- F. En cualquier momento durante una Competición, los Comisarios Técnicos podrán:
 1. verificar la elegibilidad del kart o del equipamiento del Piloto,

2. requerir que un kart sea desmontado por el Competidor para comprobar que se cumplen completamente las condiciones de elegibilidad y conformidad,
 3. solicitar al Competidor que les proporcione las piezas o muestras que consideren necesarias
- G. Cualquier kart que, tras haber sido aprobado por los Comisarios Técnicos, sea desmontado, modificado o reparado de manera que pueda afectar su seguridad o poner en duda su elegibilidad, o que esté involucrado en un accidente con consecuencias similares, deberá ser revisado nuevamente y aprobado por los Comisarios Técnicos.
- H. El Director de Carrera puede exigir que cualquier kart involucrado en un accidente sea detenido y revisado.
- I. Las verificaciones y el control técnico serán realizados por oficiales debidamente designados, quienes también serán responsables de la organización de los Parques de Asistencia y/o del Parque Cerrado, y quienes son los únicos autorizados a dar instrucciones a los competidores.
- J. Los Comisarios Deportivos publicarán los resultados de las verificaciones realizadas por los Comisarios Técnicos para cada kart controlado y los pondrán a disposición de otros competidores bajo solicitud. Estos informes no incluirán cifras específicas, salvo en el caso de pruebas de combustible.
- K. La presentación de un kart para la Verificación Técnica será considerada como una declaración implícita de conformidad con el reglamento.
- L. En los Controles Deportivos, cada Piloto recibirá un «Pasaporte Técnico». Todos los detalles del equipamiento completo deben ser consignados en este formulario antes de presentarlo a la Verificación Técnica. Un Pasaporte Técnico incompleto será rechazado.
- M. Los números de carrera y los posibles anuncios publicitarios deben estar colocados en el kart cuando el equipamiento sea presentado para la Verificación Técnica.
- N. Un Piloto no podrá cambiar su equipamiento después de que este haya sido identificado durante la Verificación Técnica.

En circunstancias excepcionales, tras un incidente que cause daños significativos al equipamiento durante los Entrenamientos Libres, los Comisarios Deportivos podrán autorizar el cambio de equipamiento, previo informe del Delegado Técnico. El equipamiento de reemplazo deberá ser de la misma marca y tener el mismo número de homologación que el

equipamiento dañado. El cambio debe realizarse a más tardar 30 minutos antes del inicio de la Práctica de Clasificación.

O. En las categorías donde se apliquen límites de régimen del motor y/o limitaciones en el funcionamiento del embrague, podrán utilizarse sistemas para medir el régimen máximo del motor y/o controlar el funcionamiento del embrague. Estos sistemas deberán instalarse estrictamente conforme a las instrucciones correspondientes.

P. Por decisión de los Comisarios Deportivos, los Comisarios Técnicos estarán autorizados a intercambiar los sistemas de encendido y escape de los competidores por sistemas suministrados por la organización.

El sistema de encendido de sustitución deberá ser de la misma marca y el mismo modelo que el utilizado por el Competidor en cuestión.

26.3. Parque Cerrado

A. Solo los Oficiales encargados de las verificaciones pueden acceder al Parque Cerrado. No se puede realizar ninguna intervención en dicho espacio sin autorización expresa de estos Oficiales.

B. Desde el momento en que se muestre la bandera a cuadros (meta), se aplicarán las reglas del Parque Cerrado en la zona comprendida entre la línea de meta y la entrada al Parque Cerrado.

C. El Parque Cerrado debe ser lo suficientemente amplio y estar protegido para asegurar que ninguna persona no autorizada tenga acceso al mismo.

26.4. Seguridad General

A. Está estrictamente prohibido que los Pilotos conduzcan sus karts en sentido contrario al de la carrera, salvo que sea estrictamente necesario para retirar el kart de una situación peligrosa.

B. Durante los Entrenamientos Libres (de acuerdo con el reglamento del campeonato), la Práctica de Clasificación, las Mangas Clasificatorias y las carreras de la fase final, los Pilotos solo pueden usar la pista y deben respetar en todo momento las disposiciones del CDI relativas a la conducción en circuitos.

El circuito está definido por las líneas blancas a ambos lados de la pista. Los Pilotos pueden usar toda la anchura de la pista entre estas líneas. Si las cuatro ruedas de un kart están fuera de estas líneas, se considera que el kart ha salido de la pista.

C. Durante los Entrenamientos Libres, la Práctica de Clasificación, las Mangas Clasificatorias y las carreras de la fase final, un kart que se detiene debe ser retirado de la pista lo más rápidamente posible, para que su presencia no suponga un peligro ni un obstáculo para otros Pilotos.

Si el Piloto no puede retirar el kart, los comisarios de pista están autorizados a ayudarlo. Sin embargo, si el kart reanuda la marcha como resultado de esa ayuda, será descalificado de la clasificación de la Práctica de Clasificación o de la carrera en la que se prestó dicha ayuda.

Excepto por razones médicas o de seguridad, el Piloto debe permanecer cerca de su kart hasta el final de los Entrenamientos Libres, la Clasificación, la Manga Clasificatoria o la carrera correspondiente de la fase final.

D. Queda prohibida toda reparación con herramientas fuera del "Área de Reparaciones". Está prohibido llevar herramientas y/o piezas de repuesto a bordo del kart. El Piloto sólo podrá recibir ayuda en el "Área de Reparaciones" determinada por el Reglamento Particular o durante el Briefing.

E. Si se autoriza el repostaje, este solo podrá realizarse en una zona habilitada específicamente para ello.

F. Excepto en los casos expresamente previstos por el Reglamento o el CDI, nadie, salvo el Piloto, está autorizado a tocar un kart detenido, a menos que esté en la "Área de Reparaciones".

G. Cuando la pista esté cerrada por la Dirección de Carrera durante y después de los Entrenamientos y tras la finalización de la sesión o carrera, hasta que todos los karts implicados, ya sean móviles o no, hayan llegado al Parque Cerrado, nadie está autorizado a acceder a la pista, excepto los comisarios que estén cumpliendo con sus funciones y los Pilotos mientras conducen sus karts.

H. Durante los Entrenamientos Libres, la Práctica de Clasificación, las Mangas Clasificatorias y las carreras de la fase final, el kart solo podrá ser reencendido por el propio Piloto, salvo si lo hace desde la "Área de Reparaciones".

El Piloto no podrá recibir ayuda externa en la pista durante el desarrollo de una competición, excepto en la “Área de Reparaciones”, a la que solo podrá llegar por sus propios medios.

No se permite la asistencia de empujadores una vez que los Pilotos hayan cruzado la línea de salida del “Pre-Grilla”.

I. Puede imponerse un límite de velocidad en el carril de boxes y en el Área de Reparaciones durante los Entrenamientos, las carreras y las Vueltas de Formación. Todo Piloto que exceda este límite de velocidad recibirá una penalización conforme al Reglamento.

J. Si un Piloto sufre problemas mecánicos durante los Entrenamientos, las Mangas Clasificatorias o las Carreras de la fase final, deberá evacuar la pista lo antes posible por razones de seguridad.

K. Si un Piloto se ve involucrado en una colisión, no debe abandonar el circuito sin la autorización de los Comisarios Deportivos.

L. Ningún Piloto podrá salir del “Área de Reparaciones” sin haber sido autorizado a hacerlo por los Comisarios de Pista.

M. Las instrucciones oficiales serán transmitidas a los Pilotos mediante señales previstas en el CDI. Los Competidores no deben usar banderas similares en ningún caso.

N. Cualquier Piloto que tenga la intención de salir de la pista, de regresar al Parque Cerrado o de detenerse en el “Área de Reparaciones”, deberá señalizar su intención con suficiente antelación y asegurarse de que puede hacerlo de forma segura.

O. Durante la Competición, y por orden del Director de Carrera, todo Piloto que infrinja el Reglamento Técnico (excepto en la vuelta final) deberá detenerse en el “Área de Reparaciones” y subsanar la infracción antes de reincorporarse a la pista.

P. Cuando participen en los Entrenamientos Libres, Práctica de Clasificación, Mangas Clasificatorias o Carreras de la fase final, los Pilotos deberán llevar en todo momento su equipamiento completo.

Q. Está prohibida la circulación con motocicletas, scooters o cualquier otro dispositivo motorizado en el Paddock.

Está estrictamente prohibido arrancar, poner en marcha, calentar o probar motores de kart tanto en el Paddock como en las Zonas Reservadas. Los infractores serán sancionados con una multa mínima de 300 USD.

En caso de reincidencia, los Comisarios Deportivos podrán descalificar al Piloto infractor de la Competencia.

R. El Organizador se compromete a disponer en la pista de todos los dispositivos de seguridad previstos para reuniones según lo indicado en el Reglamento de Circuitos, desde el comienzo de los Entrenamientos Libres hasta el final de la Competición.

S. En caso de "carrera en mojado" (condiciones señaladas mediante un cartel por la Dirección de Carrera o el Director de Carrera), la elección de neumáticos quedará a criterio de los Pilotos, reservándose el Director de Carrera o el Comisario de Prueba el derecho de mostrar la bandera negra si considera que un kart tiene el juego de neumáticos inadecuado y que el Piloto es demasiado lento y representa un peligro para los demás.

Por tanto, el uso de neumáticos "slick" (lisos) es obligatorio en cualquier otro caso.

T. No se permite que los empujadores ayuden a los Pilotos una vez que hayan cruzado la línea establecida a la salida del "Pre-Grilla". Esta línea debe estar trazada a una distancia mínima de 15 metros desde la primera caja de salida del Pre-Grid.

El Oficial encargado del "Pre-Grilla" podrá intervenir en cualquier momento para impedir que un empujador siga empujando un kart, por razones de seguridad, como por ejemplo la presencia de tráfico en sentido contrario.

Regulación adicional para los karts (según el Reglamento Técnico de la CIK-FIA):

- a) Si un kart se detiene en pista por cualquier motivo, el Piloto solo podrá intentar un único re encendido. Después de ello, el kart debe ser retirado a una zona segura.
El incumplimiento de esta norma será sancionado por los Comisarios Deportivos, lo que puede conllevar la descalificación de la carrera en la que se violó esta regla u otras sanciones en virtud del Artículo 12.4 del CDI. Esta sanción no está sujeta a apelación.
- b) La única excepción a esta regla se aplicará a los karts equipados con arranque eléctrico y embrague integrados, que podrán intentar re encender el motor en cualquier momento de forma segura, tanto en práctica como en carrera. Cualquier reincorporación peligrosa a la pista será reportada a los Comisarios Deportivos.

En todos los casos, la reincorporación a la pista debe hacerse con la potencia propia del kart, y en ningún momento el Piloto puede bajarse del asiento para empujar el kart.

26.5. Significado de las banderas

Señales con banderas o pantallas LED utilizadas por el Director de Carrera, el Comisario de Prueba o su suplente en la línea de salida:

a) Bandera Nacional:

Esta bandera se utiliza normalmente para dar la salida a la carrera. La señal de salida debe darse bajando la bandera, que, en competencias con salida detenida, no debe elevarse por encima de la cabeza hasta que todos los karts estén completamente detenidos, y en ningún caso por más de 10 segundos.

Esta bandera sólo se usará en ciertas circunstancias (por ejemplo, si el sistema de luces de salida falla) y durante la Práctica de Clasificación.

b) Bandera Roja:

Esta bandera debe agitarse en la línea de salida cuando se haya decidido interrumpir una sesión de entrenamientos o una carrera. También puede ser usada por el Comisario de Prueba o su suplente para cerrar el circuito.

c) Bandera Cuadriculada:

Esta bandera debe agitarse. Significa el final de una sesión de entrenamientos o de una carrera.

d) Bandera Negra:

Esta bandera debe utilizarse para informar al Piloto correspondiente que debe detenerse en su box o en el lugar designado en el Reglamento Particular o del Campeonato, en su próxima vuelta. Si el Piloto no obedece por cualquier motivo, esta bandera no debe mostrarse por más de cuatro vueltas consecutivas. La decisión de mostrar esta bandera corresponde únicamente a los Comisarios Deportivos. El Competidor afectado será informado inmediatamente de la decisión.

e) Bandera Taller (negra con un disco naranja):



FADECH

REGLAMENTO VISADO

FECHA: 01 JULIO 2025

Esta bandera debe utilizarse para informar al Piloto correspondiente que hay un problema técnico que podría poner en peligro su seguridad o la de otros, y que significa que debe detenerse en la “Zona de Reparación” en la siguiente vuelta. Una vez que se haya corregido el problema técnico, el kart podrá reincorporarse a la carrera.

f) Bandera Advertencia (blanca y negra dividida diagonalmente):

Esta bandera debe mostrarse solo una vez y constituye una advertencia al Piloto correspondiente de que ha sido reportado por comportamiento antideportivo.

Estas tres últimas banderas (d, e y f) deben mostrarse sin movimiento (estáticas) y acompañadas de una tabla negra con un número blanco, que debe ser mostrado al Piloto cuyo número de kart se indica.

Normalmente, la decisión de mostrar las dos últimas banderas (e y f) corresponde al Director de Carrera o al Comisario de Prueba; sin embargo, también puede tomarse a solicitud de los Comisarios Deportivos como medida para imponer una sanción deportiva.

Señales de bandera utilizadas en los puestos de banderilleros:

g) Bandera Amarilla:

Esta es una señal de peligro y debe mostrarse a los Pilotos de dos formas distintas, con los siguientes significados:

- Agitada (una sola bandera):

Reduzca la velocidad, no adelante y prepárese para cambiar de dirección. Existe un peligro en el borde o en parte de la pista.

- Doble agitada (dos banderas):

Reduzca la velocidad, no adelante y prepárese para cambiar de dirección o detenerse. Existe un peligro que bloquea total o parcialmente la pista.

Las banderas amarillas deben mostrarse normalmente solo en el puesto de comisarios inmediatamente anterior al peligro.

Está prohibido adelantar entre la primera bandera amarilla y la bandera verde que se muestra después del incidente.

h) Bandera Amarilla con Franjas Rojas:

Esta bandera debe mostrarse sin movimiento (estática) para informar a los Pilotos de una pérdida de adherencia debido a aceite o agua en la pista en la zona situada más allá del punto donde se muestra la bandera. Esta bandera debe permanecer mostrada durante al menos 4 vueltas, a menos que el estado de la pista se normalice antes.

i) Bandera Azul:

Esta bandera debe agitarse normalmente para indicar a un Piloto que está a punto de ser adelantado.

j) Bandera Blanca:

Esta bandera debe agitarse para indicar al Piloto que hay un vehículo mucho más lento en el sector del circuito controlado por ese punto de bandera.

k) Bandera Verde:

Esta bandera debe usarse para indicar que la pista está despejada y debe agitarse en el puesto de observación inmediatamente después del incidente que requirió el uso de una o varias banderas amarillas.

También puede usarse, si el Director de Carrera o el Comisario de Prueba lo consideran necesario, para señalar la salida de una vuelta de calentamiento o el inicio de una sesión de práctica.

l) Bandera Verde con una “V” amarilla: Esta bandera indica que se ha abortado la largada y sólo será mostrada en el primer puesto de banderillero. Los pilotos deben ordenarse para un nuevo procedimiento de largada

26.6. Instrucciones y Comunicaciones a los Competidores

Todas las clasificaciones y resultados de las prácticas, las mangas clasificatorias y las carreras de la fase final, así como cualquier decisión de los Oficiales de la Competición, serán publicados en el tablón oficial de anuncios.

26.7. Prácticas



A. La disciplina aplicada en los Parques de Servicio y en la pista, así como las medidas de seguridad, serán las mismas para todas las sesiones de práctica que para las mangas clasificatorias y las carreras de la fase final.

B. Ningún Piloto podrá tomar la salida de una carrera sin haber participado al menos en una sesión de práctica libre.

C. Los Comisarios Deportivos o el Director de Carrera pueden interrumpir la práctica tantas veces y durante el tiempo que consideren necesario para despejar la pista o retirar un kart. Además, si a juicio de los Comisarios Deportivos la interrupción ha sido causada deliberadamente por un Piloto, los tiempos realizados por este en esa sesión pueden ser anulados y puede negársele la autorización para participar en otras sesiones de práctica. En el caso exclusivo de práctica libre, el Director de Carrera, con el acuerdo de los Comisarios Deportivos, pueden decidir no reanudar la sesión después de dicha interrupción.

D. En caso de que una o varias sesiones de práctica se interrumpan de esta manera, no se aceptarán protestas relacionadas con los posibles efectos de esta interrupción en la clasificación de los Pilotos.

E. Cada vuelta completada durante las sesiones de práctica clasificatoria será cronometrada para determinar la posición de los Pilotos en la salida.

26.8. 2.9 – Briefing

A. Definición:

El briefing de Competidores y Pilotos es una reunión organizada por el Comisario de Prueba o el Director de Carrera para todos los competidores y pilotos inscritos en la competición.

B. Objetivo del briefing:

Recordar a los Competidores y Pilotos los puntos específicos del Reglamento Particular sobre la organización de la Competición; recordarles las normas de seguridad, ya sean generales o específicas para el circuito; y proporcionar cualquier aclaración sobre la interpretación del Reglamento.

C. Momento del briefing:

La hora del briefing se menciona en el programa de la Competición. La hora indicada es la de inicio del briefing y la puerta de entrada y el acceso al briefing se cerrarán a esa hora. La reunión siempre se realizará antes de la práctica clasificatoria o la primera manga clasificatoria. Se podrán organizar reuniones adicionales si se considera necesario.



D. La presencia de todos los Competidores y Pilotos implicados es obligatoria durante todo el Briefing, bajo pena de sanción o incluso posible descalificación de la Competición.

26.9. Parrilla de Salida

A. Al finalizar la última sesión de práctica clasificatoria, se publicará oficialmente la lista de Pilotos clasificados así como las parrillas de salida.

B. Solo a estos Pilotos se les permitirá tomar la salida de las mangas clasificatorias y/o de la fase final.

C. Cualquier Competidor cuyo kart o karts no pueda(n) tomar la salida por cualquier motivo o que tenga razones fundadas para creer que su kart no estará listo para la salida debe informar al Oficial encargado de la “Pre-Parrilla” (“Pre-Grid”), quien avisará al Comisario de Prueba o al Director de Carrera tan pronto como sea posible.

D. Las parrillas se establecerán de acuerdo con el mejor tiempo logrado por cada Piloto, teniendo en cuenta las sesiones de práctica clasificatoria. Si varios Pilotos logran el mismo tiempo, el desempate se resolverá en función de su segundo mejor tiempo, y así sucesivamente.

Durante la sesión de clasificación, los Pilotos pueden salir cuando quieran. Cualquier Piloto que cruce la línea dibujada a la salida de la Pre Grilla se considerará como que ha empezado, y su tiempo de vuelta será tomado en cuenta, bajo cualquier circunstancia. Cualquier vuelta completada se contabiliza. El tiempo retenido será el mejor tiempo de vuelta cubierto durante la sesión. Cualquier empate se decidirá con el segundo mejor tiempo, y así sucesivamente.

La clasificación final de la práctica clasificatoria se elaborará así:

1. Si hay una sola serie: la parrilla se ordenará por el mejor tiempo de cada Piloto.
2. Si hay dos series: el primer lugar será para el mejor tiempo de la primera serie (el mejor tiempo general), el segundo lugar para el mejor tiempo de la segunda serie, el tercero para el segundo mejor tiempo de la primera serie, el cuarto para el segundo mejor tiempo de la segunda serie, el quinto para el tercer mejor tiempo de la primera serie, y así sucesivamente.
3. Si hay tres series: el primer lugar será para el mejor tiempo de la primera serie (el mejor tiempo general), el segundo para el mejor tiempo de la segunda serie, el tercero para el

mejor tiempo de la tercera serie, el cuarto para el segundo mejor tiempo de la primera serie, el quinto para el segundo mejor tiempo de la segunda serie, y así sucesivamente.

4. Y así sucesivamente con el mismo principio para más series.

Si un Piloto no tiene ningún tiempo válido, saldrá al final de la parrilla. Si varios Pilotos están en esta situación, sus posiciones se decidirán por sorteo. Si un Piloto se detiene en el “Área de Reparación” o en el “Parque Cerrado” será definitivo, y no se le permitirá reiniciar.

E. El Piloto que haya conseguido la pole position en cada parrilla podrá elegir la posición de la pole (lado izquierdo o derecho de la pista), siempre que informe al Comisario de Prueba o al Director de Carrera tan pronto como llegue a la Pre-Grilla. Esta elección sólo modifica la primera fila, excluyendo las demás.

F. Si no se hace esta elección, el Piloto en pole position tomará la salida en la posición designada en el Reglamento Particular de la Competición o, si es un circuito nuevo, en la posición designada por la CIK-FIA

- i) El acceso a la Pre Grilla finalizará cinco minutos antes de la hora programada para la salida de la carrera.

Cualquier kart que no haya tomado su posición en la Pre-Grilla en ese momento no se le permitirá hacerlo, salvo en circunstancias excepcionales a juicio del Colegio de Comisarios.

Los karts colocados en la Pre-Grilla deben estar listos para la carrera; queda estrictamente prohibido realizar cualquier trabajo y/o ajuste en el kart en la Pre-Grilla, con excepción de la presión de los neumáticos, que podrá ajustarse por el Piloto o su Mecánico usando su propio manómetro, solamente para dejar salir aire.

Si, por cualquier motivo, un kart está presente en la Pre-Grilla y se encuentra que no está “listo para la carrera” dentro del plazo establecido antes del cierre de acceso (cinco minutos antes de la salida), se permitirá que el kart sea devuelto al Parque de Abastecimiento para que el Mecánico del Piloto realice las reparaciones necesarias.

En todos los casos, cualquier kart que no haya tomado su posición en la Pre-Grilla en los cinco minutos previos a la hora prevista para la salida tendrá negado el acceso a la misma.

La única excepción permitida al Artículo 26.9 F i) será cualquier trabajo realizado en un kart tras un fallo para arrancar desde la Pre-Grilla (ejemplo: bujía defectuosa que requiera cambio). El trabajo asistido con herramientas solo será autorizado si hay un

fallo claramente demostrado para arrancar, registrado por un Juez de Hechos, el Delegado Técnico o el Director de Carrera.

Si se considera que hay tiempo suficiente para reincorporarse a la formación, el Piloto afectado tomará la salida desde el final de la formación y no podrá recuperar su posición original en la parrilla, independientemente del número de vueltas de formación, según orden del Director de Carrera.

Si el Director de Carrera considera que no hay tiempo suficiente para unirse a la formación antes del inicio de la salida, el piloto deberá largar desde la calle de pits, una vez que sea autorizado por la Dirección de Carrera y el oficial de pista se lo indique.

- ii) En las categorías donde los motores están equipados con un arrancador a bordo, los Mecánicos deberán desalojar la Pre-Grilla tres minutos antes de la hora prevista para la salida.

Si un Piloto no puede arrancar desde la Pre-Grilla después de la bandera verde y solicita y recibe ayuda de un Mecánico, solo podrá abandonar la Pre-Grilla por orden de un Comisario, y deberá tomar la salida desde el final de la formación, sin importar el número de vueltas de formación.

- iii) Sin embargo, la sustitución del chasis seleccionado podrá ser autorizada por decisión del Director de Carrera en competencias donde se anuncie “SALIDA RETRASADA”, lo que implica prolongar el procedimiento de salida en 5 minutos.

Cualquier Piloto que no disponga (o ya no disponga) de un segundo kart deberá regresar al Parque de Abastecimiento para realizar las intervenciones mecánicas necesarias; se le autorizará a abandonar la Pre-Grilla solo una vez que todos los demás karts hayan salido para iniciar su vuelta de formación, y si logra integrarse tendrá que permanecer al final de la formación.

- G.** Cualquier Piloto que se presente con su kart en la parrilla dentro del límite de tiempo será considerado como participante en la salida.

- H.** Procedimiento para la formación de la parrilla en la pista:

- 1. En ciertas circunstancias, los karts deberán colocarse en la parrilla sobre la pista. Este escenario será especificado en el programa horario de la Competición. En lugar de aplicar las disposiciones del punto F, se aplicará el procedimiento específico que se detalla a continuación.

2. En caso de condiciones climáticas cambiantes, los dos chasis deberán estar listos para su uso y configurados en dos configuraciones diferentes: uno para “tiempo seco” y otro para “tiempo de lluvia”. Para ser autorizados, los dos chasis deben estar ubicados en el “Parque de Abastecimiento”. Cada Piloto seleccionará uno de los dos chasis para llevarlo a la Pre-Parrilla, y esta elección será definitiva. No se concederá tiempo adicional a ningún Piloto que no cumpla estas instrucciones.

3. Quince minutos antes de la hora programada para la vuelta de formación, cada Piloto, con su kart colocado sobre un carrito y empujado por su Mecánico, saldrá del Parque de Abastecimiento para tomar su posición en la parrilla de salida de la carrera.

A partir de ese momento, los karts deben estar listos para la carrera; queda estrictamente prohibido realizar cualquier trabajo y/o ajuste en el kart, excepto la presión de los neumáticos, que podrá ajustarse por el Piloto o su Mecánico usando su propio manómetro, solamente para dejar salir aire.

4. Trece minutos antes de la hora programada para la vuelta de formación, se emitirá una señal sonora que anunciará que la salida del “Parque de Abastecimiento” se cerrará un minuto después. Doce minutos antes de la hora programada, se cerrará la salida del Parque de Abastecimiento y se emitirá una segunda señal sonora.
5. El inicio de la vuelta de formación será precedido por la exhibición de paneles que anuncian: 10 minutos, 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto, 30 segundos.

Cada uno de estos paneles irá acompañado de una señal sonora.

6. Solo en las categorías cuyos motores están equipados con arrancador a bordo:
Cuando se muestre la señal de 10 minutos junto con un cartel que diga “MECÁNICOS, DESALOJEN LA PISTA”, todos los karts deberán estar colocados sobre la pista.

En ese momento, los Mecánicos deberán abandonar la parrilla y llevar los carritos con los karts al “Área de Reparación”. Cualquier kart que no esté en la pista en ese momento deberá ser movido inmediatamente al “Área de Reparación”, desde donde tomará la salida. En ese caso, un Comisario con bandera amarilla ordenará a los karts afectados salir del “Área de Reparación” cuando todos los demás karts hayan abandonado la parrilla para iniciar la vuelta de formación.

7. Las entrevistas ya no podrán realizarse una vez que se haya mostrado el panel de tres minutos. Con el panel de tres minutos, se mostrará el cartel de “DESALOJEN LA PISTA”: todos, excepto Pilotos y Oficiales, deben abandonar la parrilla.
8. Señal de “30 segundos”: 30 segundos después de esta señal se mostrará la bandera verde en el frente de la parrilla para indicar que los karts deben comenzar la vuelta de formación, manteniendo el orden de la parrilla y conforme a las Prescripciones Generales CIK-FIA.

- 9.a) Si un Piloto requiere asistencia después de la señal de “30 segundos”, debe indicarlo a los Comisarios y, una vez que los demás karts hayan salido de la parrilla, su kart será llevado al “Área de Reparación”, donde el Mecánico podrá trabajar en él.
- 9.b) Si un piloto arranca desde el “Área de Reparación” después de la intervención de un mecánico, y si el Director de Carrera considera que no hay tiempo suficiente para re-incorporarse a la formación antes de que se dé la salida, sólo se le permitirá hacerlo con la orden expresa del Director de Carrera y deberá tomar la salida desde la parte trasera de la formación, después de que se haya dado la salida según el procedimiento de salida definido en este artículo.
- 9.c) Si el piloto no logra salir del “Área de Reparación” para reincorporarse a la pista dentro de este tiempo, sólo se le permitirá intentar un reinicio hasta la finalización de la segunda vuelta de carrera por el piloto que ocupe la última posición; después de este plazo no se permitirá más intentos de reinicio y el piloto será clasificado como “No salió” (DNS). Si el piloto logra re incorporarse dentro del plazo establecido en este artículo, se le contabilizará con una vuelta menos respecto al líder.
10. La única variación en el procedimiento de salida anterior se dará cuando se muestre el cartel de “SALIDA RETRASADA” en la línea, lo que implicará alargar el procedimiento en 5 minutos. En este caso, los competidores podrán cambiar de karts.
- El procedimiento de salida comenzará de nuevo con la señal de 5 minutos para permitir el cambio de karts. Los mecánicos podrán entonces llevar a la parrilla los karts sustitutos colocados en carritos, proceder al cambio de karts y deberán regresar directamente al Parque de Abastecimiento con los karts no seleccionados para la carrera.
- Cualquier piloto que no disponga (o ya no disponga) de un segundo kart deberá regresar al Parque de Abastecimiento para realizar las intervenciones mecánicas necesarias; se le invitará a abandonar la Pre-Parrilla sólo una vez que todos los demás karts hayan salido para iniciar la Vuelta de Formación, y tomará la salida desde la parte trasera de la formación, independientemente del número de vueltas de formación.

26.10. Procedimiento de Largada

- A. La señal de salida se dará mediante Semáforo.

- B. El tipo de salida debe indicarse en el Reglamento Particular de la Competición. Sólo podrá ser de tipo «rolling» (salida en marcha), siendo la parrilla constituida por dos filas de karts.
- C. Para dar la salida, el Director de Carrera deberá situarse en una plataforma ubicada al menos a 5 metros del borde de la pista y tras una barrera protectora permanente
- D. Se pintarán dos carriles de 2 metros de ancho, delimitados por líneas blancas, a lo largo de un máximo de 110 metros que conducen a la Línea de Salida, comenzando no antes del final de la última curva antes de la línea. Una línea amarilla se pintará 25 metros antes de la Línea de Salida.
- E. Tan pronto como el Director de Carrera indique que los karts pueden salir de la Pre Grilla, los pilotos estarán bajo las órdenes del Director de Carrera y no podrán recibir ayuda externa.
- F. El número de vueltas de formación será indicado en la Reunión Informativa. Según las instrucciones dadas en la Reunión Informativa, los karts completarán aproximadamente una vuelta de formación antes de que se dé la salida. Está prohibido adelantar a otro piloto bajo pena de una sanción impuesta por los Comisarios Deportivos (5 segundos o descalificación de la manga).

Si un piloto se detiene por cualquier motivo durante la vuelta de formación, no se le permitirá intentar arrancar de nuevo antes de haber sido adelantado por todo el pelotón. Deberá reincorporarse desde la parte trasera de la formación. Si intenta arrancar por delante del pelotón esperando que los pilotos delanteros lo adelanten, se le mostrará la bandera negra y será descalificado de esa carrera.

- G. Para recuperar la posición, está prohibido utilizar cualquier otro recorrido que no sea la pista usada durante la carrera. En caso de salidas lanzadas, un piloto retrasado podrá recuperar su posición en la parrilla solo si esta maniobra no impide a otros pilotos y siempre antes de alcanzar la Línea Roja, que estará señalizada en la pista, equipada con un lazo de cronometraje e indicada por el Director de Carrera en la Reunión Informativa.
- H. Si el Director de Carrera considera que un piloto ha quedado inmovilizado como resultado de un error de otro piloto, podrá detener la vuelta de formación y reiniciar el procedimiento de salida con base en la parrilla original o permitir que el piloto perjudicado recupere su posición.

- I. El Director de Carrera dará la salida tan pronto como esté satisfecho con la formación.
- J. En caso de salidas falsas repetidas o incidentes durante la(s) vuelta(s) de formación, el Director de Carrera, actuando como Juez de Hechos, podrá detener el procedimiento de largada mediante la bandera roja e informar a los Comisarios Deportivos, quienes podrán imponer una sanción a los pilotos infractores según el Artículo 26.16 del presente reglamento. Un nuevo procedimiento comenzará inmediatamente o dentro de los 30 minutos siguientes, según las circunstancias. La parrilla de salida será la misma que la del procedimiento inicial. Todos los pilotos presentes en la zona de salida o en la zona de reparaciones antes de la detención del procedimiento podrán tomar la salida de la nueva vuelta de formación.
- K. Cualquier intento de salida anticipada o de retraso de la salida, así como cualquier kart que abandone el carril antes de que se apaguen las luces, será sancionado conforme a los Artículos 26.10 y 26.16 del presente Reglamento.
- L. Tan pronto como se dé la salida, se aplican las condiciones de carrera y, sin importar la posición del kart en la pista, está prohibido prestar cualquier asistencia, salvo para estacionarlo en un lugar seguro.

Salidas lanzadas para karts con transmisión directa con o sin embragues

Al final de la vuelta de formación, los pilotos avanzarán a una velocidad reducida y constante hacia la Línea de Salida, alineados en dos filas de karts, y cada fila deberá permanecer dentro de los carriles marcados en la pista. Un piloto que cruce los carriles podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos con una penalización de tiempo de 3 segundos por cruzar parcialmente los carriles y de 5 segundos por salirse completamente del corredor. Cuando los karts se acerquen, las luces rojas estarán encendidas. Los karts deben mantener su posición hasta que se dé la señal de salida.

Si está satisfecho con la formación, el Director de Carrera dará la salida apagando las luces rojas. Si no está satisfecho con el procedimiento, encenderá la luz naranja, lo que significa que debe cubrirse otra vuelta de formación.

26.11. Neutralización de una Manga Clasificatoria o una Carrera

a) El Director de Carrera puede decidir neutralizar una Manga Clasificatoria o una Carrera. Este procedimiento se usará sólo si la pista está obstruida, o si los pilotos u oficiales están en peligro físico inmediato, pero las circunstancias no justifican detener la Manga Clasificatoria o la Carrera.

b) Cuando se da la orden de neutralizar la Manga Clasificatoria o la Carrera, todos los puestos de observación mostrarán una bandera amarilla ondeando y un cartel “SLOW” (cartel amarillo con la palabra “SLOW” escrita en negro), que se mantendrán hasta que finalice la neutralización.

c) Todos los karts en competición deben entonces alinearse detrás del kart líder, y está estrictamente prohibido adelantar. El adelantamiento solo se permitirá si un kart reduce la velocidad debido a un problema serio.

d) Durante las vueltas de neutralización, el kart líder marcará el ritmo a una velocidad moderada, y todos los demás karts deberán mantenerse en una formación lo más compacta posible.

e) Los karts podrán entrar en la “Zona de Reparaciones” durante la neutralización, pero solo podrán reincorporarse a la pista cuando un Comisario les autorice. Un kart que se reincorpore deberá avanzar a velocidad moderada hasta llegar al final de la línea de karts detrás del líder.

f) Cuando el Director de Carrera decida terminar la neutralización, los carteles “SLOW” se mantendrán y las banderas amarillas se mostrarán inmóviles.

En ese momento, el kart líder continuará marcando el ritmo a una velocidad moderada y constante. El Director de Carrera señalará la reanudación de la carrera con una bandera verde ondeando en la Línea de Meta. El adelantamiento seguirá prohibido hasta que los karts hayan cruzado la Línea de Meta. Al acercarse a la Línea, donde se ondeará la bandera verde, los pilotos podrán acelerar solo después de cruzar la línea amarilla que precede a la Línea de Meta. Las banderas amarillas y los carteles “SLOW” en los puestos de observación serán retirados y reemplazados por banderas verdes ondeando, que se mostrarán por un máximo de una vuelta.

h) Cada vuelta completada durante la neutralización se contará como vuelta de carrera.

i) Si la carrera termina durante la neutralización, los karts tomarán la bandera de cuadros como de costumbre. El adelantamiento solo se permitirá si un kart reduce la velocidad por un problema serio.

26.12. Reanudación de una Carrera con el proceso “SLOW”

Si una carrera es suspendida según el Artículo 26.13, el procedimiento de reanudación se realizará con el proceso “SLOW”. Bajo la orden del Director de Carrera, los pilotos procederán a iniciar en situación neutralizada durante una o más vueltas.

Los puestos de los Comisarios mostrarán carteles “SLOW” con banderas amarillas estáticas.

Si la formación es satisfactoria, el Director de Carrera señalará la reanudación de la carrera con una bandera verde ondeando en la Línea. El adelantamiento seguirá prohibido hasta que los karts hayan cruzado la Línea

Al acercarse a la Línea de Meta, donde el Director de Carrera ondeará una bandera verde, los pilotos podrán acelerar solo después de cruzar la línea amarilla que precede a la Línea. de Meta

Las banderas amarillas y los carteles “SLOW” en los puestos de los Comisarios serán retirados y reemplazados por banderas verdes ondeadas. Estas banderas se mostrarán durante un máximo de una vuelta.

26.13. Suspensión de una Práctica o Carrera.

Si fuera necesario suspender la práctica o carrera porque el circuito está bloqueado por un accidente o porque las condiciones meteorológicas u otras condiciones hacen peligroso continuar, el Director de Carrera ordenará mostrar una bandera roja en la Línea de Meta.

Simultáneamente, se mostrarán banderas rojas en los puestos de Comisarios equipados con ellas. La decisión de suspender la carrera o práctica solo podrá ser tomada por el Director de Carrera.

Si se da la señal de detener la carrera:

a) Durante la Práctica: Todos los karts deben reducir inmediatamente la velocidad y regresar lentamente al Parque de Servicio, y todos los karts abandonados en la pista deberán ser retirados; la práctica se reanudará tan pronto como sea posible para cumplir con el tiempo original de práctica.

b) Durante la Carrera: Si se muestra una bandera roja durante la carrera, todos los pilotos deben reducir inmediatamente la velocidad y estar preparados para detenerse si es necesario en cualquier momento y proceder según las indicaciones del Director de Carrera, regresando a la línea de salida/llegada en pista.

Si el juez de hecho informa que el carenado delantero de uno o más karts no estaba en la posición correcta cuando se suspendió la carrera, en todas las situaciones se impondrá automáticamente una penalización de tiempo de 5 segundos al/los piloto(s) implicado(s). Esta penalización no es apelable.

No se permite la asistencia de mecánicos o ayuda externa hasta que lo indique el Director de Carrera o el Delegado Técnico.

c) En la “Zona de Reparaciones”: Tras recibir autorización del Director de Carrera o Delegado Técnico, se permiten cambios y ajustes, siempre que haya sido colocado en el “Zona de Reparación”

Si el juez de hecho informa que el carenado delantero de uno o más karts no estaba en la posición correcta cuando se suspendió la carrera, se aplicará automáticamente una penalización de 5 segundos.

26.14. Procedimiento de Reinicio:

Menos de dos vueltas: La salida original será considerada nula y todos los competidores que puedan reiniciar la carrera lo harán en sus posiciones originales de parrilla; se adoptará un procedimiento de salida normal. La duración de la nueva carrera será la distancia completa original de la carrera.

Más de dos vueltas pero menos del 75% de la distancia de carrera (Redondeado al número entero superior más cercano): Si la carrera puede reanudarse a discreción del Director de Carrera, se aplicará el Artículo 26.14. La parrilla en fila india será determinada por el orden de llegada al final de la vuelta previa a la vuelta durante la cual se detuvo la carrera. Solo los karts que hayan cruzado la línea de meta durante la vuelta anterior a la presentación de la bandera roja, así como los karts en la Zona de Reparaciones en el momento en que se detuvo la carrera, podrán tomar la reanudación.

Si no fuera posible reiniciar una carrera en la fase final, se otorgarán la mitad de los puntos del campeonato para esa carrera.

No hay procedimiento de reinicio:

75% O MÁS DE LA DISTANCIA DE LA CARRERA (Redondeado al número entero superior más cercano). La carrera se dará por terminada. La clasificación será la clasificación al final de la vuelta anterior a la vuelta durante la cual se dio la señal de detener la carrera. En caso de una carrera en la fase final, se otorgarán los puntos completos del campeonato para esta carrera.

26.15. Reanudación de una carrera (Manga Clasificatoria o Carrera en la fase final).

Después de una situación suspendida, el retraso será lo más corto posible y tan pronto como se conozca la hora de reanudación, se informará a los pilotos. En todos los casos se dará un aviso con al menos 10 minutos de antelación. Se mostrarán carteles a los 10 minutos, 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto y 30 segundos antes de la reanudación. Cada señal irá acompañada de una alerta sonora.

La carrera o manga se reanudará con el proceso “SLOW” y se aplicará el Artículo 2.20c. La duración de la nueva carrera será igual a la diferencia entre el número programado de vueltas y el número de vueltas completadas.

Los pilotos que hayan cruzado la línea de meta al final de la vuelta previa a la que se detuvo la carrera podrán tomar la nueva salida.

Las posiciones de salida para la reanudación se determinarán por el orden de llegada al final de la vuelta previa a la que se suspendió la carrera, después de aplicar las penalizaciones por la posición incorrecta del carenado delantero

26.16. Finalización

A. La señal que indica el final de la carrera se dará en la Línea de Meta tan pronto como el kart líder haya cubierto la distancia total de la carrera o la mayor distancia dentro del tiempo programado para la misma.

B. Si, por cualquier motivo que no sea el indicado en el Artículo 26.13, la señal que indica el final de la carrera se da antes de que el kart líder complete el número programado de vueltas o antes de que haya transcurrido el tiempo prescrito, la carrera se considerará finalizada en el momento en que el kart líder cruzó por última vez la Línea de Meta antes de darse la señal. Si la señal de finalización se retrasa por cualquier motivo, la carrera se considerará terminada cuando, en circunstancias normales, habría finalizado si no hubiera habido demora.

C. Después de recibir la señal de finalización, todos los karts deberán dirigirse directamente al Parque Cerrado, usando el recorrido normal del circuito a velocidad moderada y constante, sin demoras innecesarias, sin realizar trompos, sin detenerse y sin ayuda (excepto la de los Comisarios, si fuera necesario). Cualquier kart clasificado que no pueda llegar al Parc Fermé por sus propios medios quedará bajo el control exclusivo de los Comisarios, quienes supervisarán su traslado al Parc Fermé de manera regular.

D. Para que una llegada sea considerada válida, un piloto debe haber cruzado la línea de meta sentado al volante de su kart.

E. En caso de empate en la línea de meta, revelado por el sistema de cronometraje o por foto finish, la regla para decidir entre los pilotos empatados será el tiempo de vuelta más rápido registrado por cada piloto durante la carrera correspondiente.

26.16. Incidentes

Un «Incidente» significa un hecho o una serie de hechos que involucran a uno o varios pilotos (o cualquier acción de un piloto reportada a los Comisarios por el Comisario de Pista o el Director de Carrera, o notada por los Comisarios y reportada para investigación), que:

- provocaron la detención de una carrera;
- violaron estas Regulaciones Deportivas o el CDI;
- hayan arrancado antes de tiempo (“jumped the start”);
- hayan salido desde una posición incorrecta (por ejemplo, adelantando al pole position en una salida lanzada);
- no hayan respetado las señales de banderas;
- hayan causado que uno o varios karts hagan una salida en falso;
- hayan provocado una colisión;
- hayan obligado a otro piloto a salirse de la pista;
- tuvieran el carenado delantero (trompa) del kart en posición incorrecta;
- hayan impedido ilegalmente una maniobra legítima de adelantamiento por parte de otro piloto;
- hayan obstaculizado ilegalmente a otro piloto durante una maniobra de adelantamiento;
- no hayan respetado las notas de la reunión técnica (“Briefing Notes”);
- no hayan respetado las notas del Director de Carrera del evento
- no han respetado las decisiones de los Comisarios Deportivos.

a) Será responsabilidad de los Comisarios Deportivos decidir si uno o varios pilotos están involucrados en un Incidente; los pilotos involucrados no deben abandonar el circuito sin el acuerdo de los Comisarios.

b) Si un piloto está involucrado en un Incidente y es informado por los Comisarios dentro de los treinta minutos posteriores al fin de la carrera, no debe abandonar el circuito sin su consentimiento.

c) Los Comisarios podrán utilizar cualquier sistema de vídeo o electrónico que les pueda ayudar a tomar una decisión.

Los Comisarios impondrán una penalización de 5 segundos a cualquier piloto que haya provocado un Incidente.

Si el Incidente ocurrió durante una sesión de Prácticas Oficiales, se cancelarán los tres mejores tiempos logrados por ese piloto en dicha sesión. No obstante, dependiendo de la gravedad de la

infracción, los Comisarios podrán decidir, en lugar de la penalización de 5 segundos, imponer una sanción dentro de la escala de penalizaciones del Artículo 12.4 del CDI, salvo que la infracción esté relacionada con la posición del carenado delantero del kart.

Las penalizaciones por salidas en falso, incluyendo adelantar después de la línea roja en la vuelta de formación, cruzar las líneas del corredor durante el procedimiento de salida y estar en posición irregular en la parrilla de salida, serán impuestas automáticamente por los Comisarios sin audiencia al piloto afectado

El número de participantes en una Competición se define como el número de pilotos listados en el documento oficial de cronometraje de la sesión de práctica clasificatoria de la categoría. Cualquier piloto que no haya participado en la sesión cronometrada pero esté listado en dicho documento oficial también será incluido.



FADECH
MEMBER OF FIA

REGLAMENTO VISADO

FECHA: 01 JULIO 2025